Die wirtschaftliche Entwicklung der preußischen Elbinsel Wilhelmsburg seit 1888 unter besonderer Berücksichtigung der Groß-Hamburg-Frage.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften
der Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Georg-August Universität zu Göttingen.

Vorgelegt von
Walter Fröbe
aus Breitenberg

1925.
Buchdruckerei A. J. Schüthe, Wilhelmsburg-Elbe.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548122_0049

Die wirtschaftliche Entwicklung der preußischen Elbinsel Wilhelmsburg seit 1888 unter besonderer Berücksichtigung der Groß-Hamburg-Frage.

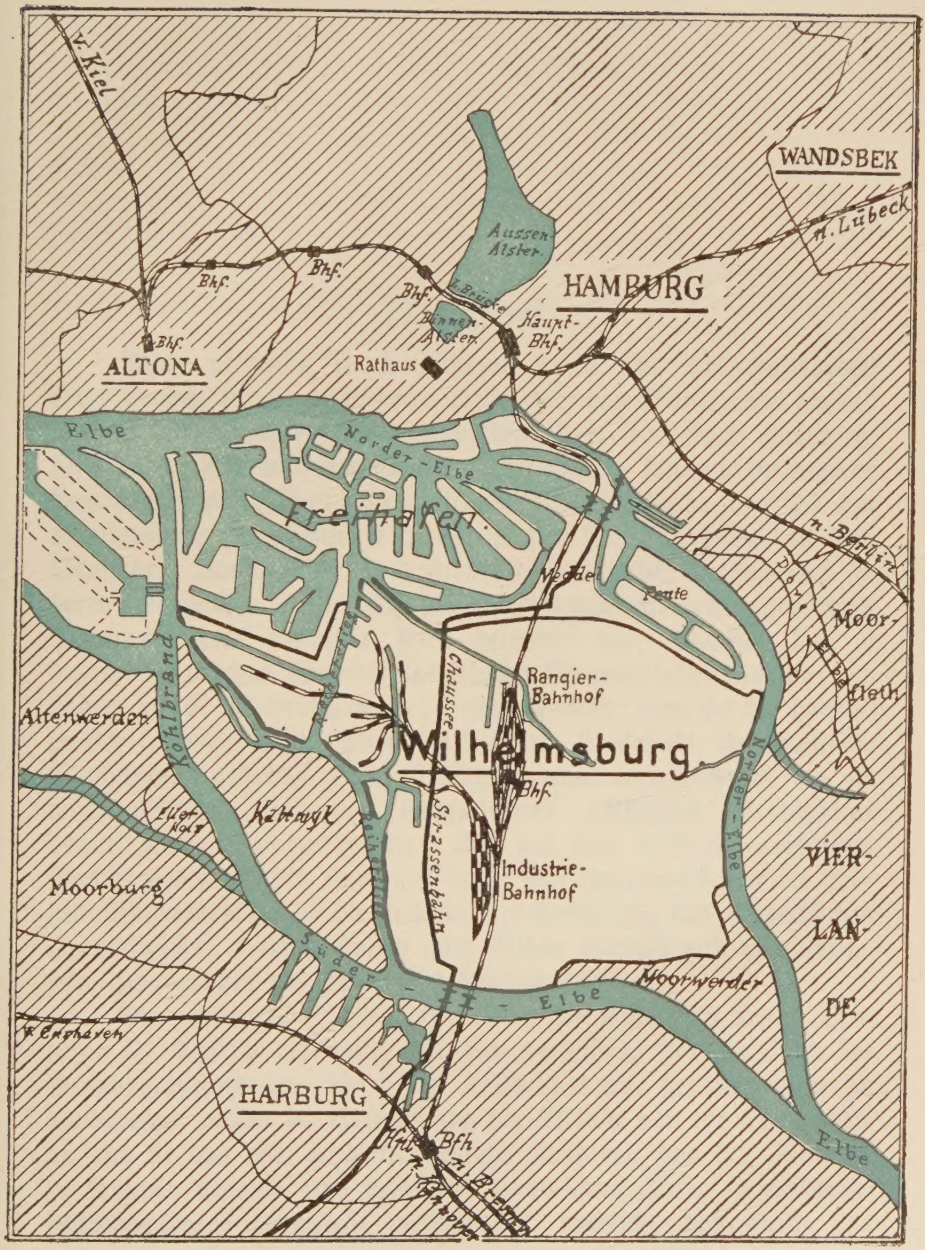
Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften
der Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Georg-August Universität zu Göttingen.

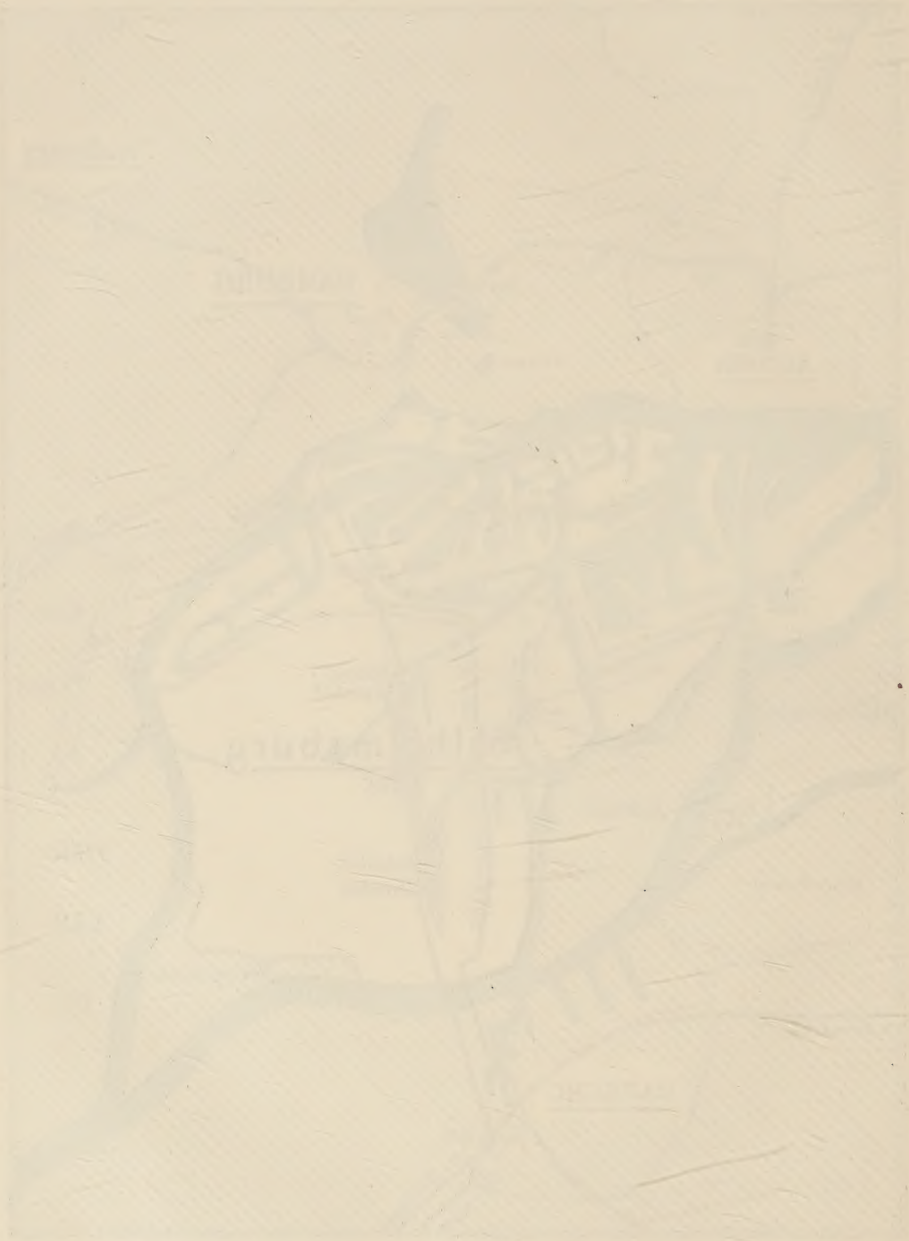
Vorgelegt von
Walter Fröbe
aus Breitenberg.

1925.
Buchdruckerei A. J. Schüthe, Wilhelmsburg-Elbe.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN



Lageplan von Wilhelmsburg
zu den Nachbarstädten Hamburg, Altona, Wandsbek und Harburg.



Vorwort.

Wohl nirgends in Deutschland greift das Wirtschaftsgebiet eines Landes in augenfälligerer Weise über das Staatsgebiet hinaus als bei dessen größten Welthandelsstadt, dem Stadtstaate Hamburg, nicht zu denken an dessen mächtiges Hinterland, sondern ein engeres hamburgisch-preußisches Wirtschaftsgebiet der Unterelbe, das sich um Hamburg als Kraftzentrum herausgebildet hat, ein Gebiet, in dem Schiffahrt, Handel und Industrie eng ineinander greifen und in deren preußischen Teilen sich die Verbindung mit den zugehörigen Provinzen zum mindesten stark gelockert hat. Daraus, daß in diesem einheitlichen Wirtschaftsgebiet zwei Staatshoheiten aufeinanderstoßen, wurde die Großhamburg-Frage geboren; denn bei ihr handelt es sich letztenendes um einen Versuch der Hansestadt, ihre politische Machtsphäre auf das große Wirtschaftsgebiet auszudehnen, die als wirtschaftliches Hindernis empfundenen politischen Grenzpfähle dementsprechend vorzuschieben. Wie auf kein anderes preußisches Nachbargebiet richtete Hamburg dabei sein Augenmerk auf die Elbinsel Wilhelmsburg, die die unmittelbare Fortsetzung des linkselbischen hamburgischen Hafengeländes nach Süden darstellt und mit diesem, rein geographisch betrachtet, eine Einheit bildet.

Die vorliegende Arbeit, zu der ich die Anregung Herrn Professor Dr. Passow verdanke, will nun versuchen, dies Kernstück der Großhamburg-Frage, die Frage Wilhelmsburg, gewissermaßen zu analysieren, indem die Entwicklung der Elbinsel von dem Zeitpunkte an, wo sie das rein landwirtschaftliche Kleid mit dem der Industrie zu tauschen begann, und besonders deren Verflechtung in die Großhamburg-Frage dargestellt werden soll, vielleicht, daß durch eine derartige wirtschaftliche Einzelstudie einiges neues Licht in sie hineingetragen werden kann.

Was die Durchführung der Arbeit betrifft, so war es mir möglich, durch einen annähernd zweimonatlichen Aufenthalt auf der Insel sowie durch zahlreiche Unterredungen mit führenden Männern einen direkten persönlichen Eindruck von den Dingen zu gewinnen. Zu besonderem Dank verpflichtet, den ich an dieser Stelle zum Ausdruck bringen möchte, fühle ich mich den Herren Gemeindebaurat Dietz, Bezirksvorsteher Gehrkens, Handelskammersyndikus Dr. Henkel, Bürodirektor Niendorf, Rektor Reinstorf und Domänenrat Wittern. Dank gilt schließlich all den andern, die meine Arbeit durch Rat und Auskunft unterstützt haben.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung. Geographische Vorbemerkungen und kurzer historischer Ueberblick über die Entwicklung der Elbinsel bis zum Zollanschluß Hamburgs im Jahre 1888. 17

1. Teil.

Entwicklungsgeschichte der Elbinsel Wilhelmsburg und seiner hauptsächlichsten Unternehmungen seit 1888.

I. Die Entwicklung der Elbinsel.

1. Kapitel. Gang der Entwicklung vom Jahre 1888 bis zur Jahrhundertwende. 27
2. Kapitel. Die Weiterentwicklung der Elbinsel bis zum 3. Köhlbrandvertrage 1908. 37
3. Kapitel. Der weitere wirtschaftliche Aufschwung Wilhelmsburgs seit dem dritten Köhlbrandvertrage bis in die Gegenwart. 57
4. Kapitel. Zusammenfassendes über die wirtschaftliche Entwicklung der Elbinsel. 67

II. Die Wilhelmsburger Industrie und die Entwicklung bedeutender industrieller Unternehmungen.

5. Kapitel. Allgemeine Uebersicht. 74
6. Kapitel. Charakterisierung der Wilhelmsburger Industrie. 77
7. Kapitel. Die Entwicklung einiger bedeutenderer Wilhelmsburger Unternehmungen. 85

2. Teil.

Die Ursachen des wirtschaftlichen Aufschwungs der Elbinsel Wilhelmsburg.

8. Kapitel. Allgemeine Vorbedingungen für die Entwicklung. 101
9. Kapitel. Ursachen natürlich technischer Art.
   I. Die Verkehrslage der Insel.
      a) Meereslage. 103
      b) Die Verbindung mit dem Binnenlande. 106
      c) Die Verkehrslage zu Hamburg. 110
   II. Bodenbeschaffenheit. 111
10. Kapitel. Gesellschaftlich kulturelle Gründe für den wirtschaftlichen Aufschwung der Elbinsel. 113
11. Kapitel. Politische Gründe.
   I. Gemeindepolitik. 126
   II. Wirtschaftspolitik des preußischen Fiskus auf der Elbinsel. .. 134

3. Teil.

Seite

Die Groß-Hamburg-Frage und die Weiterentwicklung Wilhelmsburgs bis in die jüngste Zeit.

12. Kapitel. Die Kernpunkte des Groß-Hamburg-Problems und die Stellungnahme der verschiedenen Parteien. 141

13. Kapitel. Entstehung und Entwicklung der Groß-Hamburg-Frage bis Ende 1921. 160

14. Kapitel. Der Kampf um Wilhelmsburg. 169

15. Kapitel. Die Groß-Harburg-Frage. 180

16. Kapitel. Inangriffnahme der Aufschließung Wilhelmsburgs durch Preußen. 187

17. Kapitel. Schlußbetrachtungen. 199

Nachtrag. 209

Literaturverzeichnis.

Allgemeine Deutsche Schiffszimmerer-Genossenschaft. Rechenschaftsbericht über die Tätigkeit unserer Genossenschaft in den Jahren 1909 und 1910. Hamburg 1911.

Baumann, Fred S.: Groß-Hamburg. Hamburg 1919.

Beckrath, Erwin v.: Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung. Berlin 1918.

Bericht des Kreisausschusses des Kreises Harburg a. E. über die Verwaltung und den Stand der Kreiskommunalangelegenheiten für das Jahr 1913.

Beuster, F.: Vorschläge zur Lösung der Frage Groß-Hamburg. Kiel 1922.

Böttcher, Walter: Hamburgs Hafen. Hamburg 1920.

Bubendey, Fr.: Die Frage der Seeleichter. Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt. X. Jahrgang 11. Heft, 1903.

„ Die Grenzen der Seeschiffahrt. Rede zum Geburtsfeste Seiner Majestät des Kaisers und Königs Wilhelm II. in der Königlichen Technischen Hochschule zu Berlin am 26. Januar 1902. Berlin 1902.

Buchheister, M.: Die Elbe und der Hafen von Hamburg. Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, Band XV. Hamburg 1899.

Buchwald, Max: Eine Studie zum Köhlbrandvertrag. Hamburg 1909.

Cords, Th. M.: Die Bedeutung der Binnenschiffahrt für die deutsche Seeschiffahrt. Münchener Diss. Stuttgart 1906.

Denkschrift zum 25jährigen Bestehen der Deutschen Erdöl-Aktiengesellschaft Berlin 1899—1924.

Denkschrift über die Lage der Stadt Harburg in Rücksicht auf den demnächstigen Zollanschluß Hamburgs. Harburg 1883.

Der Köhlbrandvertrag, Zuschüttung der Unterelbe. Hamburg 1909.

Die Palminwerke von H. Schlinck & Cie., Aktien-Gesellschaft, Hamburg, Sonderabdruck aus der „S. V. V. Zeitung", Frankfurt a. M. (ohne Angabe über das Jahr!)

Die Tätigkeit der Handelskammer zu Harburg im Jahre 1922. Herausgegeben von der Handelskammer 1923.

Dücker, F.: Der Industrie-Seehafenkanal (Hansa-Kanal). Hamburger Ueberseе-Jahrbuch 1922.

Engels, Hubert: Der deutsche Seehafen Hamburg und seine Zukunft. Leipzig 1918.

Enoch, Kurt: Die Bodenpolitik im Hafengebiet Hamburgs. Hamburger Diss. 1921.

Evers, Walter: Standorts-Untersuchungen über die industrielle Entwicklung Bremens im letzten Jahrzehnt vor Ausbruch des Krieges. Breslauer Diss. 1917.

Ewoldt, Walter: Drei Fragen an Hamburg. Preußische Jahrbücher 189. Band. Juli bis September 1922.

F. H. Schmidt: Bauunternehmung Altona, Hamburg, Tsingtau. Historisch-biographische Blätter. Der Staat Hamburg. VII. Lfg. 1905/06. Berlin—Hamburg—Wien (Eckstein).

Flügel, Heinrich: Die Deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen. Jena 1914.

Fuhrmann, Roland: Die Elbregulierung und ihre Folgen für die Kleinschiffahrt, Altona (ohne Angabe über das Erscheinungsjahr!)

Gehrkens, Albertus: Historische Nachrichten über die Elbinsel Wilhelmsburg. Wilhelmsburg 1896.

Georg Plange, Hamburg. Historisch-biographische Blätter. Der Staat Hamburg. Herausgegeben von Julius Eckstein VI. Lfg. 1904.

Grabein, Werner: Das Standortsproblem der Hamburger Margarine-Industrie. Hamburger Diss. 1921.

Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats. September 1921.

Groß-Hamburg. Gründe und Gegengründe. Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft Groß-Hamburg. Hamburg 1921.

Großhamburgische Streitfragen. Herausgegeben von Fred. S. Baumann. Hamburg 1919.

Gutachten der Zentralstelle für die Gliederung des deutschen Reiches zur Frage Großhamburg, vom 24. Januar 1922.

Hagedorn: Hamburgs Territorialpolitik, Mitteilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte. Band XIV, Heft 1.

Hamburg. Die Industrie und ihre Zukunft. Herausgegeben von der Handelskammer Hamburg im Juni 1917.

Hamburg in seiner politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung. Herausgegeben von der deutschen Auslandsgemeinschaft Hamburg. Hamburg 1921.

Hamburger Elbe-Schiffswerft, Aktiengesellschaft Hamburg-Wilhelmsburg, Schmidtstraße 15. Industrielle Vertreter deutscher Arbeit in Wort und Bild. Herausgegeben von Jul. Eckstein. Berlin, August 1922.

Hinrichsen, Hans: Die Groß-Hamburg-Frage. Greifswalder Diss. 1923.

Hansen, Theodor: Hamburg und die zollpolitische Entwicklung Deutschlands im 19. Jahrhundert. Hamburg 1913.

Hirschfeld, Paul: Hannovers Großindustrie und Großhandel. Herausgegeben von der deutschen Export-Bank Berlin. Leipzig 1891.

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften 1898 ff.

Handbuch der deutschen Gesellschaften mit beschränkter Haftung, Jahrg. 1917–18 l.

Hohlfeld, Joh.: Franz Schlobach, Säge- und Furnier-Werke 1846–1921. Die Geschichte einer Unternehmung. Böhlitz-Ehrenberg 1921.

Hübbe, H. W. K.: Einige Erläuterungen zur historisch-topographischen Ausbildung des Elbstromes und der Marschinseln bei Hamburg. Hamburg 1869.

Jahresberichte der Handelskammer zu Hamburg 1893—1914.

Jahresberichte der Handelskammer zu Harburg 1880—1914.

Kähler, Wilhelm: Die Bildung von Industriebezirken und ihre Probleme. Vorträge der Gehestiftung Band 4. 1912.

Kähler, Siegfried: Das preußisch-deutsche Problem seit der Reichsgründung. Preußische Jahrbücher 185. Band, Juli bis September 1921.

Konzerne in der Metallindustrie. Herausgegeben vom Vorstand des deutschen Metallarbeiter-Verbandes. 2. Auflg. 1924.

Köster, Adolf: Groß-Hamburg. Ein Kapitel deutscher Neugliederung. Handbuch der Politik Band 5 (Ergänzungsband). Berlin 1922.

Kugler, Hellmuth: Die Entstehung der neuen Freihafenformen. Weltwirtschaftliches Archiv. 19. Band. Heft 2. April 1923.

Laufenberg, Heinrich: Die Hamburger Revolution. Hamburg 1919.

Linde, Richard: Die Niederelbe. 3. Auflg. Bielefeld, Leipzig und Berlin 1909.

Lips, E.: Streifzüge durch das Wilhelmsburger Vermessungswesen. Wilhelmsburg 1913.

Materialien für das wirtschaftswissenschaftliche Studium. Herausgegeben von Richard Passow. Erster Band. Kartelle des Bergbaues. Leipzig—Berlin 1911.

Mattern, E.: Die Wasserstraßen, Häfen und Landeskulturarbeiten in Wirtschaft und Verkehr. Leipzig 1922.

Melhop, W.: Historische Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg von 1880 bis 1895 im Anschluß an die „Historische Topographie" von K. F. Gaedeckens. Hamburg 1895.

„ Historische Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg von 1895 bis 1920 mit Nachträgen bis 1923. 4. Liefg. Hamburg 1924.

Menge, Adolf und Gehrkens, Albertus: Die preußische Elbinsel Wilhelmsburg und ihre industrielle Entwicklung. Herausgegeben vom Gemeinderat Wilhelmsburg. März 1906.

Mitteilungen der Handelskammer zu Hamburg, 4. Jahrgang 1922.

Molch, Willy Karl: Das Standortsproblem der Harburger Großindustrie. Hamburger Diss. 1921.

Mönckeberg, Karl: Hamburg vor und nach dem Kriege. Hanseatische Studie. Stuttgart und Berlin 1917.

Nationalliberaler Landesverband Hamburg. Hamburgs wirtschaftliche Zukunft. Verhandlungen von Vertretern der Hamburger Kaufmannschaft in Gegenwart der Nationalliberalen Reichstagsfraktion vom 22. bis 24. Februar 1918 in Hamburg. Hamburg 1918.

Olep, Heinrich: Die Seehafenstadt Harburg. Einige Beiträge zum wirtschaftlichen Werdegang Harburgs. Harburg 1908.

Oppel, A.: Die deutschen Seestädte an der Nord- und Ostsee. Ein wirtschaftsgeographischer Vergleich. Geographische Zeitschrift. 17. Jahrg. Heft 9, 10 und 12. Leipzig 1911.

Passow, Richard: „Kapitalismus". Eine begrifflich-terminologische Studie. Jena 1918.

Pauls, Volquart: Hamburgs Territorialpolitik in der Vergangenheit. Kiel 1922.

Pohle, Ludwig: Der Unternehmerstand, Vorträge der Gehe-Stiftung. Band 3. 1911.

Ratjen, Hans: Die Elbinsel Wilhelmsburg und ihre industrielle Zukunft. Hamburg (ohne Angabe über das Erscheinungsjahr!) vermutlich um 1900.

Ratzel, Friedrich: Die geographische Lage der großen Städte. Jahrbuch der Gehe-Stiftung. Band IX. 1903.

Reinstorf, Ernst: Die Eindeichung der Insel Wilhelmsburg. Wilhelmsburg 1915.
„ „ Der alte Holzhafen am Reiherstieg. Wilhelmsburg 1921.
„ „ Wilhelmsburger Heimatbuch. Wilhelmsburg 1920.

Roy Samuel Mac-Elwee: Wesen und Entwicklung der Hamburger Hafenbaupolitik. Hamburg 1917.

Schleswig-Holstein und Groß-Hamburg. Bericht über die schleswig-holsteinische Kundgebung in der Groß-Hamburg-Frage und Vortrag des preußischen Staatskommissars Staatsministers a. D. Dr. Südekum über den Stand der Groß-Hamburg-Frage zu Kiel am 3. September 1922. Herausgegeben vom Schleswig-Holsteinischen Ausschuß.

Schleswig-Holstein zur Groß-Hamburg-Frage. Zusammengestellt im Auftrage des Provinzialausschusses der Provinz Schleswig-Holstein.

Schulze, E. O.: Niederländische Siedelungen in den Marschen an der unteren Weser und Elbe im 12. und 13. Jahrhundert. Zeitschrift des historischen Vereins für Niedersachsen. Jahrgang 1889. Hannover 1889.

Schumacher, Hermann: Die Nordseehäfen. Ihre Bedeutung in der Weltwirtschaft und Stellung im Deutschen Reiche. Vorträge der Gehe-Stiftung zu Dresden. Band X. Heft 1. Leipzig und Berlin 1919.

„ Die Wanderungen der Industrie in Deutschland und in den Vereinigten Staaten. Vortrag gehalten am 27. November 1908 im Wirtschaftlichen Schutzverband Hamburg-Altona.

„ Groß-Hamburg. Eine deutsche Frage. Recht und Wirtschaft. 11. Jahrgang. Nr. 3. März 1922.

Sieveking, W. und Jung, K.: Neu-Hamburg. Die fehlende Arbeiterstadt des Hamburger Hafens. Hamburg 1920.

Stahlberg, Walter: Der Hamburger Hafen. Seine Gliederung und sein Betrieb. Meereskunde I. Jahrgang 1907, 11. Heft, Berlin 1907.

Südekum, Albert: Groß-Hamburg. Der getreue Eckart, Halbmonatsschrift für das ganze Deutsche Volk. 3. Jahrgang, Nr. 11. Erstes Juniheft.

Verhandlungen über die Fortsetzung des Mittellandkanals bis zur Elbe und dessen Linienführung. Hamburg 1918.

Wiedenfeld, Kurt: Das Persönliche im modernen Unternehmertum. 2. Auflage. München-Leipzig 1920.

„ Die nordwesteuropäischen Welthäfen. Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde. Heft 3. Januar 1903.

„ Hamburg als Welthafen. Neue Zeit- und Streitfragen. Herausgegeben von der Gehe-Stiftung zu Dresden. Dresden 1906.

Wilhelmsburger Adreßbücher Jahrgang IX, 1911, Jahrgang X, 1912, Jahrgang XI, 1913, Jahrgang XII, 1914, Jahrgang XIII, 1919/20, Jahrgang XIV, 1925.

Zur Frage einer Abtretung Preußischer Gebietsteile an Hamburg. Denkschrift. Herausgegeben im Auftrage der Preußischen Staatsregierung von dem Minister für Handel und Gewerbe. (1922).

Zeitschriften:

Der Weltmarkt. Organ für die Einkäufer in Industrie, Bergbau, Reederei, Schiffbau, Handel und Export. (J. C. König & Ebhardt, Hannover.) Band 1923. — Das neue Hamburg. Wochenschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur. Herausgegeben von Dr. Hanns Bubendey. Hamburg, 2. Jahrg. 1920. — Groß-Hamburg. Nachrichten und Material zur Großhamburgfrage. Herausgegeben von Alexander Zinn, Blankenese, Nr. 1—18. — Europäische Staats- und Wirtschaftszeitung, VII. Jahrgang, Nr. 4 vom 15. Februar 1922. (Groß-Hamburg.)

Zeitungen:

Wilhelmsburger Gemeindezeitung 1890—1910 und deren Fortsetzung unter dem Titel „Wilhelmsburger Zeitung“ 1910—1925. — Zeitungsausschnitte des Hamburger Weltwirtschafts-Archivs und des Schleswig-Holsteinischen-Ausschusses über die Groß-Hamburg-Frage.

Sonstige Quellen:

Akten des Gemeinde-Bauamts Wilhelmsburg.

Akten der Gemeindeverwaltung Wilhelmsburg.

Akten des Handels-Registers zu Harburg.

Akten der Provinzialverwaltung der Provinz Schleswig-Holstein über die Groß-Hamburg-Frage.

Neuere Akten der Handelskammer zu Harburg.

Neuere Akten der Gemeindeverwaltung Wilhelmsburg.

Wilhelmsburger Gemeindeprotokolle 1890 ff.

Parlamentsberichte, Drucksachen, Preußische Gesetzsammlungen, Reichsgesetzblätter u. s. w.

Geschäftsberichte der Firmen: Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei A.-G. Bremen, Palminwerke H. Schlinck & Cie. A.-G. Hamburg und Wilhelmsburger Chemische Fabrik A.-G. Hamburg.

Einleitung.

Geographische Vorbemerkungen und kurzer historischer Ueberblick über die Entwicklung der Elbinsel bis zum Zollanschluß Hamburgs.

Die Elbe spaltet sich bei Bunthaus, etwa 110 km oberhalb ihrer Mündung in die Nordsee, in zwei Arme, die Norderelbe, die nach Hamburg—Altona führt, und die Süderelbe, an der Harburg liegt. Die Süderelbe wieder teilt sich in drei Hauptarme, in den Reiherstieg, unmittelbar bei Harburg, sowie in den Köhlbrand und die Alte Süderelbe, etwas unterhalb von Harburg. Die Hauptwassermenge der Süderelbe nimmt heute der Köhlbrand auf, der daher als Fortsetzung der Süderelbe erscheint, während der ursprüngliche untere Lauf der Süderelbe, die heutige Alte Süderelbe, fast völlig versandet und infolgedessen nicht mehr schiffbar ist[1]). Von den drei Süderelbearmen verbindet sich zunächst der Reiherstieg mit der Norderelbe, welcher in seinem unteren Laufe das hamburgische Hafengebiet durchschneidet, sodann der Köhlbrand, von dessen Vereinigung mit der Norderelbe ab, Altona-Ottensen ungefähr gegenüber, man den vereinigten Strom bis zur Mündung als Unterelbe bezeichnet im Gegensatz zur Oberelbe, dem ungeteilten Strom oberhalb der Bunthauser Trennungsspitze. Die Alte Süderelbe schließlich fließt etwa Blankenese gegenüber in die Unterelbe. Das gesamte von Norderelbe, Süderelbe, Alte Süderelbe und der Unterelbe umschlossene Gebiet, dem man den charakteristischen Namen Stromspaltungsgebiet der Elbe oder auch wohl Elbedelta beigelegt hat, wird durch die einzelnen Elbarme in eine Anzahl von Inseln zerlegt, ausgesprochene Marschinseln, die Veränderungen im Laufe der Elbe, den Einwirkungen von Ebbe und Flut, Anschwemmungen und Sandablagerungen ihre jetzige Gestalt verdanken.

„Bis in die neueste Zeit hinein hat der Strom hier Land angesetzt, dort fortgerissen. Hier sind Inseln ganz verschwunden, dort neue aus den Fluten emporgetaucht. Neue Wasserläufe haben sich gebildet, alte sind versumpft, sodaß frühere Inseln landfest erscheinen[2])".

---

[1]) Die Bezeichnung Alte Süderelbe für den westlich gelegensten Süderelbearm hat sich bis auf den heutigen Tag noch nicht völlig eingebürgert. Dieser wird vielmehr auch heute noch selbst auf Landkarten häufig der Süderelbe hinzugerechnet und infolgedessen auch mit als solche bezeichnet.

[2]) E. O. Schulze, a. a. O. S. 69.

Unter den Inseln hebt sich heute, wie ein Blick auf die Karte zeigt, die von der Norderelbe und der Süderelbe—Köhlbrand eingeschlossene als die mächtigste hervor, die allerdings wieder in kleinere Inseln zerfällt. Der nördliche Teil dieses großen Eilandes, das man fälschlicherweise, wie wir gleich näher ausführen werden, sehr häufig[1]) als Elbinsel Wilhelmsburg bezeichnet, ist hamburgisch und bildet den wichtigsten Teil des Hamburger Hafens. Ferner besitzt Hamburg den südlichsten, direkt an der Stromspaltung gelegenen Zipfel, die von der Norderelbe, der Süderelbe und der Moorau gebildete Insel Moorwärder. Der übrig bleibende, weitaus größere Teil der Insel ist preußisch. Er zerfällt in die rund 2600 Hektar große preußische Landgemeinde Wilhelmsburg, die im Norden vom Hamburger Hafen, im Westen und Südwesten vom Köhlbrand, der Rethe[2]) und dem Reiherstieg, im Süden von der Süderelbe und der Moorau und im Osten von der Norderelbe begrenzt wird und in den westlich an die Gemeinde sich anschließenden, vom Köhlbrand, einem Teil der Süderelbe, dem Reiherstieg und der Rethe umschlossenen fiskalischen Gutsbezirk Kattwyk-Hohe Schaar.

Die preußische Landgemeinde Wilhelmsburg trägt auch den Namen Elbinsel Wilhelmsburg[3]), und nicht, wie bereits gesagt, das gesamte von der Norderelbe, der Süderelbe und dem Köhlbrand umflossene Gebiet. Letztere Bezeichnungsweise läßt sich weder historisch rechtfertigen noch entspricht sie dem allgemeinen Sprachgebrauch.

Zur Entwicklungsgeschichte der Elbinsel Wilhelmsburg von ihren Anfängen bis zum Zollanschlusse Hamburgs übergehend, sei vorweg bemerkt, daß wir das recht interessante politische Schicksal der Insel bei unseren Betrachtungen außer Acht lassen, uns vielmehr mit einem Hinweis auf die vorhandene Literatur[4]) begnügen, daß aber auch die wirtschaftliche Seite der Entwicklung im Rahmen dieser Einleitung nur in groben Umrissen gezeichnet werden kann, wobei wir uns ausschließlich auf die vorhandene Literatur stützen.

---

[1]) Diese fälschliche Bezeichnungsweise ist zu allgemein, als daß wir die Beispiele einzeln anführen brauchten. Sie finden wir sowohl in der Literatur, abgesehen von der engeren Heimatliteratur, als auch namentlich in den später zu erwähnenden Parlamentsreden über Wilhelmsburg, wo immer von einem nördlichen Teil der Elbinsel Wilhelmsburg als zu Hamburg gehörig die Rede ist.

[2]) Die Rethe ist ein schmaler, fast völlig versandeter, den Köhlbrand mit dem Reiherstieg verbindender Elbarm.

[3]) Es sei darauf hingewiesen, daß die Bezeichnung „Insel" für die Landgemeinde Wilhelmsburg nicht korrekt ist, da diese genau genommen zwar früher eine selbständige Insel darstellte, es heute aber nicht mehr ist, wird doch die ganze nördliche Grenze nach Hamburg zu durch einen wenn auch nur schmalen Landstreifen gebildet. Wenn wir trotzdem uns diese inkorrekte Bezeichnungsweise in unseren folgenden Ausführungen zu eigen machen, so tun wir es deshalb, weil sie dem allgemeinen Sprachgebrauche entspricht.

[4]) Th. Benecke: Alt Wilhelmsburg. Wilhelmsburg 1912.
A. Gehrkens: Historische Nachrichten über die Elbinsel Wilhelmsburg. Wilhelmsburg 1896.
Derselbe. Die Elbinsel Wilhelmsburg und ihre Vergangenheit. Wilhelmsburg 1911.

Erst seit dem 12. Jahrhundert gehört das Stromspaltungsgebiet der Elbe der eigentlichen Geschichte an[1]). „In vorgeschichtlicher Zeit bildete das dem Niederungsgebiete der Nordsee zugehörige Flußthal der Unterelbe bis über Geesthacht hinaus einen Meerbusen. Die Aufschlickung des Grundes dieser Bucht, muthmaßlich auch eine sich allmählich vollziehende Senkung des Meeresspiegels machten das Land zum Theil wasserfrei. Im 9. Jahrhundert, zur Zeit der Gründung Hamburgs, bestand die Elbeniederung noch aus einer unbewohnten Sumpfwildnis; im 12. Jahrhundert begannen dann, von Kirchenfürsten betrieben, welche Kolonisten aus Friesland und Holland herbeizogen, die Eindeichungen des zur Niedrigzeit freien Landes und die Urbarmachung der fruchtbaren Marsch[2])". Die Eindeichungen sind demnach für die Entwicklung der Elbinseln von grundlegender Bedeutung gewesen. Eine eingehende Schilderung der Inseln, die im wesentlichen das heutige Wilhelmsburg umfassen, — war damals doch das Inselbild noch ein völlig anderes und ist auch die Bezeichnung „Wilhelmsburg" jüngeren Datums[3]) — findet sich bei Reinstorf[4]), dessen Ausführungen zufolge die Eindeichungen, bestehend aus sechzehn Einzeldeichungen, im Jahre 1333 begonnen und bis zum Jahre 1852 voll zu Ende geführt wurden.

Die eingedeichten Ländereien erwiesen sich von hoher Fruchtbarkeit, sodaß auf den Inseln, die nunmehr rasch besiedelt wurden, eine ausgedehnte Weidewirtschaft aufblühte, welcher sich der Ackerbau und namentlich auch der Obst- und Gemüsebau hinzugesellten. Daneben spielte von Anfang an der Fischfang eine gewisse Rolle, sollen doch die ersten Bewohner nach Gehrkens[5]) Fischer gewesen sein. „Es war erfreulich für jeden, der die Insel betrat", — schreibt derselbe Verfasser[6]) — „zu sehen, wie im hohen Grase die Rinderherden sich streckten, wie das Korn mannshoch auf dem ertragreichen Boden wuchs, wie der Garten so sorgfältig und sauber bestellt war, wie jedes Fleckchen Erde seinen Ertrag lieferte."

Grote-Ebstorf: Beiträge zur Geschichte der Elbinseln vor Hamburg. Wilhelmsburg 1907.
E. Reinstorf: Aus der Franzosenzeit in Wilhelmsburg. Wilhelmsburg 1913.
Derselbe. Die Eindeichung der Insel Wilhelmsburg. Wilhelmsburg 1915.
Derselbe. Die alte Wilhelmsburg, ihre Besitzer und Bewohner. Wilhelmsburg 1920.
Vgl. auch Friedr. Bertheau: Wanderungen und Kolonisation des lüneburgischen Uradels im Elbgebiete, Zeitschrift des historischen Vereins für Niedersachsen, 77. Jahrgang 1912, S. 361 und 368 ff.

[1]) Vgl. H. W. C. Hübbe, a. a. O. S. 7.

[2]) M. Buchheister, a. a. O. S. 147.

[3]) Den Namen „Wilhelmsburg" trägt die Elbinsel nach dem im Jahre 1624 geborenen Herzog Georg Wilhelm von Lüneburg-Celle, der im Jahre 1672 das die heutige preußische Elbinsel im wesentlichen umfassende Gebiet, von dem er bereits einen Teil, Reiherstieg und Schluisgrove, besaß und den Rest im genannten Jahre von der Familie Grote hinzuerwarb, zu einer nach ihm benannten „Herrschaft Wilhelmsburg" vereinigte (vgl. die oben in Anmerkung zitierte Heimatliteratur).

[4]) E. Reinstorf: Die Eindeichung der Insel Wilhelmsburg. Wilhelmsburg 1915.

[5]) Albertus Gehrkens: Historische Nachrichten über die Elbinsel Wilhelmsburg, S. 7.

[6]) Ebenda, S. 70.

Absatz für ihre Produkte fanden die Bewohner im benachbarten Hamburg oder Harburg, und zwar waren sie auf den Wasserweg angewiesen, da es Brücken über die Elbe noch nicht gab. Man half sich, wie Gehrkens[1]) schildert, dadurch, daß mehrere Milchleute oder Gemüsebauern sich vereinigten und ihre Waren mit Ewern an den Bestimmungsort führten, was namentlich im Winter sehr beschwerlich gewesen sein soll.

Auf die eben nur kurz gestreiften Verkehrsverhältnisse der Elbinsel Wilhelmsburg vor dem Jahre 1888 sei im folgenden noch ein wenig näher eingegangen. Eine erste Durchbrechung der Verkehrsabgeschiedenheit der Insel erfolgte im Jahre 1853 durch den Bau der Hamburg—Harburger Chaussee, die über Wilhelmsburg führt, und der im Zusammenhang damit erfolgten Einrichtung einer Dampffährverbindung über die Norder- wie über die Süderelbe[2]). Ein weiterer Schritt auf diesem Wege wurde durch den erst im Jahre 1872 erfolgten Bau einer Eisenbahn von Harburg nach Hamburg über Wilhelmsburg und durch die Ueberbrückung der beiden Elbarme mit je einer Eisenbahnbrücke getan. Wilhelmsburg selbst hatte allerdings keinerlei Vorteil von dieser Bahn, da es fast volle zwanzig Jahre warten mußte, ehe ihm eine erste Haltestelle gewährt wurde. Neben den Eisenbahnbrücken blieben nach wie vor die Dampffähren in Betrieb, da jene für den Wagenverkehr nicht benutzbar waren. Die Fähren genügten indessen im Laufe der Zeit immer weniger den an sie gestellten Anforderungen, kam es doch namentlich im Winter bei Eisgang garnicht selten vor, daß der Verkehr völlig stockte, was erklärlicherweise zu allseitigen Klagen führte, namentlich auch seitens der Handelskammer zu Harburg.

Eine erste regelmäßige Schiffsverbindung von Wilhelmsburg nach Hamburg wurde 1877 hergestellt, in welchem Jahre sich mehrere Wilhelmsburger und Neuhofer Einwohner zu einer Genossenschaft zusammenschlossen, ein Passagierboot ankauften und mit diesem eine regelmäßige Verbindung aufrechterhielten.

Aehnlich trübe sah es um die damaligen Tiefenverhältnisse der Wilhelmsburger Wasserstraßen aus, als welche namentlich der Reiherstieg und der im Jahre 1852 von der Hannoverschen Regierung erbaute Ernst August-Kanal[3]), in Betracht kommen[4]). Zwar genügten sie den Bedürfnissen der Landwirtschaft, der Beförderung der landwirtschaftlichen Produkte, wie der Ent- und Bewässerung der Insel, für welchen Zweck der

---

[1]) Vgl. auch für das Folgende: Albertus Gehrkens, Historische Nachrichten über die Elbinsel Wilhelmsburg, S. 70.

[2]) Ebenda, S. 65 ff.

[3]) Der Kanal durchschneidet den nordwestlichen Teil der Elbinsel ganz nahe der hamburgischen Grenze und steht durch Schleusenanlagen von ganz geringer Abmessung mit dem Reiherstieg in Verbindung. Er ist nur für Fahrzeuge bis zu 70 t befahrbar.

[4]) An den Köhlbrand grenzte die Gemeinde Wilhelmsburg damals noch nicht, während die Norderelbe bis auf den heutigen Tag noch keine größere wirtschaftliche Bedeutung für die Elbinsel erlangt hat.

Ernst August-Kanal speziell angelegt war. Doch fielen ihnen bereits damals weitere Aufgaben zu, diente doch der Reiherstieg dem Schiffsverkehr zwischen Hamburg und Harburg, für welchen er die kürzeste Entfernungsstrecke darstellt, und hatten sich weiter, wie wir gleich sehen werden, schon früh einige Industrien auf der Insel angesiedelt, die unter den mangelhaften Tiefenverhältnissen schwer zu leiden hatten. Wie es um die Wasserverhältnisse im Reiherstieg stand, geht deutlich aus einer anläßlich des Zollanschlusses Hamburgs von der Stadt Harburg herausgegebenen Denkschrift hervor, in der es über die Verkehrsverhältnisse im Reiherstieg heißt[1]): „Es führt von hier zwischen den Inseln Wilhelmsburg und Neuhof hindurch ein nahezu grader Wasserweg nach Hamburg, welcher in früheren Jahren bei nicht zu ungünstigem Wasserstande regelmäßig für die Communikation zwischen hier und Hamburg seitens der Flußfahrzeuge benutzt wurde. Dieser erheblich nähere Weg — der Reiherstieg — ist, soweit er dem diesseitigen Staatsgebiet angehört, im Laufe der Jahre völlig vernachlässigt und unbrauchbar geworden, während er im hamburgischen Staatsgebiet in gutem Zustande sich befindet. Die Wiederherstellung dieses Wasserweges auf diesseitigem Gebiet ist mit verhältnismäßig geringen Kosten und ohne Schwierigkeiten zu beschaffen und im Interesse einer erleichterten und rascheren Communikation zwischen hier und Hamburg äußerst wünschenswert." Auf die allseitig einlaufenden Beschwerden hin[2]) nahm die preußische Regierung die Vertiefung des Reiherstiegs in die Hand, welche im Jahre 1887 fertiggestellt wurde[3]), sich indessen gar bald als völlig unzulänglich erwies[4]).

Ein kurzes Wort zur Charakteristik auch über die Postverhältnisse auf der Insel Wilhelmsburg vor 1888[5]). Im Jahre 1860 wurde der erste Briefträger für Wilhelmsburg auf dem Postamte in Harburg angestellt, und erst im Jahre 1889 richtete die Postdirektion zu Harburg eine Fahrpost ein.

Trotz der ungünstigen Verkehrsverhältnisse finden wir schon verhältnismäßig früh Industrie in Wilhelmsburg. Als erstes gewerbliches Unternehmen wird übereinstimmend in der Literatur[6]) eine im Jahre 1698 von den Unternehmern Aucke Bauwes und Baucke Hiddes am Reiherstieg errichtete Sägemühle genannt. Die Mühle wurde 1706 von

---

[1]) Denkschrift über die Lage der Stadt Harburg in Rücksicht auf den demnächstigen Zollanschluß Hamburgs, Harburg 1883.

[2]) Vgl. Jahresberichte der Handelskammer zu Harburg für 1882 S. 6, 1883 S. 5, 1884 S. 6, 1885 S. 5, 1886 S. 9.

[3]) S. Jahresbericht der Handelskammer Harburg für 1887, S. 6.

[4]) Jahresbericht der Handelskammer Harburg für 1889, S. 5.

[5]) Vgl. Albertus Gehrkens, Historische Nachrichten über die Elbinsel Wilhelmsburg, S. 63 und 64.

[6]) Vgl. auch für das Folgende: Albertus Gehrkens, Historische Nachrichten über die Elbinsel Wilhelmsburg S. 71. — Ernst Reinstorf, Der alte Holzhafen am Reiherstieg, S. 3 ff. — Wilhelmsburger Zeitung Nr. 218 vom 17. September 1921.

Lucas Cramer, einem Kaufmann aus Hamburg, übernommen, der mit ihr eine Schiffswerft verband. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts gingen die Anlagen in die Hände der Gebr. Roosen aus Hamburg über, die sie durch den Bau einer Maschinenfabrik vergrößerten. 1849 erwarben die Hamburger Kaufleute J. C. Godeffroy und L. R. Beit & Co. das Unternehmen, die auf der Werft bedeutende Schiffe, u. a. für Rechnung der Hapag herstellte, die sich aber, um konkurrenzfähig zu bleiben, infolge der Tiefenverhältnisse des Reiherstiegs genötigt sahen, im Jahre 1864 die Werft an die Mündung des Reiherstiegs, also auf hamburgisches Gebiet, zu verlegen[1]). Die Wilhelmsburger Anlagen gingen in den Besitz der Firma Hüttner & Co. über, welche auf diesem Terrain eine Leim- und Düngemittelfabrik errichtete. Diese wurde 1872 von einer Aktiengesellschaft, die sich als „Chemische Fabrik auf Wilhelmsburg bei Hamburg" und später als „Wilhelmsburger Chemische Fabrik" etablierte, angekauft und 1886 durch Anlegung einer Sulfatfabrik unter der Firma „Wilhelmsburger Sulfatfabrik, G. m. b. H.", erweitert.

An weiteren gewerblichen Unternehmungen existierten vor 1888 nur noch die im Jahre 1864 an der Dove-Elbe, einem kleinen Elbarm im Osten Wilhelmsburgs, gegründeten Eiswerke der Firma „Wiedenbrück & Oehlke" in Hamburg[2]) und eine im Jahre 1869 am Ernst August-Kanal errichtete Reepschlägerei, die spätere Tauwerkfabrik von August Brückmann.

Weitere Unternehmungen finden wir vor 1888 auf der Elbinsel nicht, sodaß dem ländlichen Charakter der im Jahre 1885: 5048 Einwohner zählenden Gemeinde kaum irgendwelcher nennenswerte Abbruch getan sein dürfte. Heute, also 37 Jahre später, begegnen wir einer Einwohnerzahl auf der Insel, die rund das sechsfache beträgt, was übrigens bereits kurz vor Kriegsausbruch der Fall war, und es hat sich auf ihr ein reges gewerbliches Leben entfaltet, gibt es doch heute nicht weniger denn zirka 100 gewerbliche Unternehmungen in Wilhelmsburg und das trotz aller Wunden, die der Krieg der Entwicklung geschlagen hat. Die Darstellung dieser enorm schnellen wirtschaftlichen Aufwärtsbewegung der Elbinsel seit dem Zollanschlusse Hamburgs soll im Folgenden zunächst meine Aufgabe sein.

Zuvor indessen noch einige kurze Bemerkungen über die Größe und den politischen Aufbau Wilhelmsburgs! Um 1888 grenzte die preußische Landgemeinde im Westen noch nicht an den Köhlbrand, sondern es bildete die vom Reiherstieg, der Rethe, dem Köhlbrand und dem Hamburger Hafen umflossene Insel Neuhof noch eine selbständige Gemeinde. Zu Wilhelmsburg gehörten hingegen damals noch die westlich des Reiherstiegs auf der Insel Kattwyk—Hohe Schaar gelegenen „Langer Morgen"

[1]) Die Werft wurde 1881 von der Firma „Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik A.-G." übernommen, die heute noch zu den bedeutendsten Werften Hamburgs gehört. (Vgl. z. B. Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, Ausgabe 1923/24, Band IIa, S. 851.)

[2]) Die Eiswerke wurden 1904 von dem hamburgischen Kaufmann Meinardus angekauft. (Siehe Adolf Menge und Albertus Gehrkens, a. a. O. S. 14).

und „Blumensand" in Größe von gut 121 Hektar. Nicht zur Gemeinde, sondern Hamburg gehörte der im Osten der Elbinsel an der Norderelbe gelegene 47 Hektar große Spadenländer Busch. Der Gesamtflächeninhalt der preußischen Landgemeinde Wilhelmsburg betrug daher damals nur rund 2400 Hektar. Davon entfielen auf den Ostteil der Insel — durch die Hamburg—Harburger Bahn wird diese in zwei annähernd gleiche Teile geteilt — rund 1300, auf den Westen rund 1100 Hektar.

Die Gemeinde gehört zur Provinz Hannover, zum Regierungsbezirk Lüneburg und zum Landkreise Harburg. Sie ist in neun Bezirke eingeteilt, und zwar von Norden nach Süden in: Reiherstieg, Rotehaus, Ober-Georgswerder, Nieder-Georgswerder, Stillhorn I, II, III, IV und Neuhof, das allerdings, wie wir sehen werden, erst später hinzugekommen ist.

An der Spitze der Verwaltung steht ein Gemeinde-Hauptvorsteher, der seit 1906 den Titel Bürgermeister führt. Ihm zur Seite stehen heute drei Beigeordnete, ein juristischer, ein technischer und ein ehrenamtlicher. An der Spitze eines jeden Bezirks steht ein Bezirksvorsteher mit je einem Beigeordneten. Die Gemeindevertretung führte in Wilhelmsburg bis 1905 die Bezeichnung Gemeindeausschuß und seitdem Gemeinderat.

I. Teil.

Die Entwicklungsgeschichte der Elbinsel Wilhelmsburg und seiner hauptsächlichsten Unternehmungen seit dem Jahre 1888.

I. Die Entwicklung der Elbinsel.

1. Kapitel.

Gang der wirtschaftlichen Entwicklung vom Jahre 1888 bis zur Jahrhundertwende.

Im Oktober des Jahres 1888 erfolgte der Anschluß Hamburgs an das deutsche Zollgebiet und damit die restlose wirtschaftliche Einigung des Deutschen Reiches, deren Ausgangspunkt in den zu Beginn des vorigen Jahrhunderts einsetzenden Zolleinigungsbestrebungen zu suchen ist, welche durch die Gründung des Deutschen Zollvereins in der Neujahrsnacht des Jahres 1834 gekrönt wurden[1]). Hamburg, wie auch die übrigen Hansestädte, traten dem Zollverein nicht bei. Es fügte sich auch 1871 noch nicht dem Wunsche der Mehrheit des deutschen Volkes, dem Bestreben Bismarcks, mit der politischen Einigung auch die wirtschaftliche Einigung Deutschlands zur völligen Durchführung zu bringen, obgleich im hamburgischen Lager sich die Zahl der den Anschluß befürwortenden Stimmen zusehends mehrte und zur Gründung einer Zollanschlußpartei führte.

Schließlich erwiesen sich die Verhältnisse doch stärker als der energische Widerstand Hamburgs; denn als die preußische Regierung, um auf die Hansestadt einen Druck auszuüben, im Jahre 1880 beim Deutschen Bundesrat den Antrag auf die Einbeziehung Altonas und St. Paulis in das deutsche Zollgebiet stellte, machte sich auch in weiten Kreisen der Gegner des Anschlusses das Gefühl der Notwendigkeit einer Verständigung immer mehr geltend und führte zu Verhandlungen. Als deren wichtigstes Ergebnis ist die Einbeziehung Hamburgs in das Zollgebiet unter Ausschluß eines den Hafen im wesentlichen umfassenden Freihafengebietes, sowie die Ueberlassung der Zollverwaltung an die Hansestadt anzusehen, wie dies am 25. Mai 1881 zwischen dem Reiche und Hamburg vereinbart und am 16. Februar 1882 gesetzlich[2]) geregelt worden ist. Sechseinhalb Jahre später wurde am 15. Oktober 1888 der Zollanschluß vollzogen, nachdem Hamburg die Zwischenzeit zur Herstellung der nötig gewordenen Zollanschlußbauten verwandt hatte.

---

[1]) Vgl. auch für das Folgende und siehe Näheres: Hellmuth Kugler, Die Entstehung der neuen Freihafenformen, S. 202 ff. — Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft Nr. 47, Hamburg, den 3. Juni 1881. — Roy Samuel Mac-Elwee, a. a. O. S. 69 ff. — Theodor Hansen, a. a. O. S. 1 ff.

[2]) Reichs-Gesetzblatt 1882, Nr. 7. S. 39.

Mit dem Fallen der Zollschranken begann sich in Wilhelmsburg eine rege industrielle Tätigkeit zu entfalten, die Elbinsel erwachte gleichsam aus einem langjährigen Schlafe.

Ungefähr gleichzeitig erfolgte der Ankauf umfangreicher Geländestrecken für Industriezwecke durch private Terraingesellschaften und die Niederlassung einzelner Fabrikbetriebe. Die erste Terraingesellschaft auf Wilhelmsburg war die Firma „Weichsel und v. Schirp", welche im Jahre 1889 das im Osten der Insel gelegene Vorwerk Neuhaus sowie mehrere anliegende kleinere Grundstücke, im Ganzen etwa 73 Hektar, erwarb[1]). Ein Jahr später kaufte die Bau- und Terraingesellschaft F. H. Schmidt ein auf der südwestlichen Hälfte Wilhelmsburgs zwischen der Harburger Chaussee und dem Reiherstieg gelegenes, etwa 50 Hektar großes Gelände. Im Jahre 1893 erfolgte der weitaus bedeutendste Grundstückserwerb auf der Elbinsel durch die in jenem Jahre in Hamburg gegründeten Veringschen Grundstücke auf Wilhelmsburg, G. m. b. H.", die ihren Sitz im Jahre 1903 nach Wilhelmsburg verlegten. Diese Firma erwarb rund 120 Hektar Land im Nordwesten der Insel. An weiteren Terrainunternehmungen, die sich vor 1900 in Wilhelmsburg niedergelassen haben, wären noch die zirka 25 Hektar großen Fabrikterrains von Dr. Albrecht aus Hamburg zu nennen, die an der Nordostgrenze der Gemeinde unmittelbar neben dem Gelände der Firma Weichsel und v. Schirp gelegen sind. Die genannten Terraingesellschaften waren die ersten, welche sich die Erschließung großer Teile der Elbinsel für Industriezwecke angelegen sein ließen. Wollte man nämlich industrielle Betriebe im größeren Maße zur Ansiedlung heranziehen, so war vor allem eine Aufhöhung der niedrig gelegenen Marsch, wie auch die Herrichtung bequemer Verkehrswege zu Wasser wie zu Lande erforderlich. So sehen wir die Terraingesellschaften, namentlich die Firma Vering und in zweiter Linie die F. H. Schmidt, bedeutende Kanäle und ganze Straßennetze auf der Insel herstellen. Es entstanden damals etwa Mitte der neunziger Jahre der zirka 1650 m lange, 36 m breite und 2,90 m tiefe, mit dem Reiherstieg durch eine Schleuse in Verbindung stehende Vering-Kanal, der noch bis auf den heutigen Tag den wichtigsten Kanal der Elbinsel darstellt, sowie der Schmidt-Kanal, der sich aus einem 600 m langen, 30 m breiten und 3,20 m tiefen Binnenkanal und einem mit diesem durch eine Schleuse in Verbindung stehenden 900 m langen und 40 m breiten Tidekanal, der mit dem Reiherstieg verbunden ist, zusammensetzt. Von den damals durch die Firmen Vering und F. H. Schmidt u. a. erbauten Straßen zeugen noch die Namen „Veringstraße" und „Schmidtstraße", von denen erstere eine der wichtigsten Verkehrsstraßen Wilhelmsburgs darstellt. Neben den privaten Terraingesellschaften trat Anfang der 90er Jahre der preußische Fiskus, der damals wie heute auf Wilhelmsburg umfangreiche zirka

[1]) Vgl. auch für das Folgende: Albertus Gehrkens, Historische Nachrichten über die Elbinsel Wilhelmsburg, S. 75. — Menge und Gehrkens, a. a. O. S. 28 ff.

250 Hektar umfassende Ländereien besaß, in die Reihe der die Aufschließung der Elbinsel betreibenden Unternehmer, indem er große Teile des ihm gehörigen Geländes für Industriezwecke herrichtete, um sie später an gewerbliche Unternehmungen vorteilhaft zu veräußern resp. zu verpachten. So erschloß der Fiskus den zirka 16 Hektar großen am Reiherstieg gelegenen nordwestlichsten Zipfel[1]) Wilhelmsburgs, wo er drei kleinere Hafeneinschnitte, sogenannte Fleets, anlegte, und höhte ferner den sogenannten Schluisgrove, der durch den Reiherstieg, den Veringkanal und den Schmidtkanal fast völlig umschlossen wird, auf und stellte auch hier der Industrie günstig gelegenes Industriegelände zur Verfügung.

Noch ehe die eben geschilderten Aufschließungsarbeiten zur Ausführung gelangten, setzte bereits eine industrielle Besiedlung ein[2]). Im Jahre 1888 errichtete der Unternehmer C. Breuning, der damals noch einen kleineren Schlossereibetrieb in Hamburg besaß, am Reiherstieg eine Schlosserei nebst einer Maschinenfabrik, welcher er bald eine kleinere Werft für Barkassenbau angliederte. Von weit größerer Bedeutung für die Industrieentwicklung der Elbinsel ist das Jahr 1889, in welchem sich die „Hamburger Wollkämmerei A.-G." am Reiherstieg etablierte, welche bis auf den heutigen Tag die größte Wilhelmsburger Fabrik darstellt. Einen weiteren Aufschwung nahm die Industrie im folgenden Jahre, in welchem die Anlage einer Ziegelei im Osten Wilhelmsburgs durch die Firma F. H. Schmidt und die einer Farbenfabrik, einer Zweigniederlassung der hamburgischen Firma Emil G. v. Höveling, im Westen der Insel erfolgten.

1891 errichteten die Firma Föhrtmann & Behne, eine Gründung der Gebr. Brinckmann aus Harburg, und im Jahre 1892 J. C. Röger je eine Werft am Reiherstieg. Von grundlegender Bedeutung für die industrielle Weiterentwicklung Wilhelmsburgs war die Gründung der „Wilhelmsburger Industriebahn, G. m. b. H.", im Jahre 1892, einer normalspurigen Bahn, welche die Herstellung einer Verbindung der am Reiherstieg gelegenen Fabriken mit den Güterbahngleisen der Staatsbahn bezweckte. Die Gründer der mit einem Stammkapital von einer halben Million errichteten Gesellschaft waren die Firmen C. Bering, F. H. Schmidt, J. B. Limburger und die Hamburger Wollkämmerei. Im Frühjahr des Jahres 1893 wurde die Bahn bereits in Betrieb genommen.

Für das Jahr 1893 ist die Errichtung einer Gasanstalt im Westen der Gemeinde durch die Aktiengesellschaft „Brema" in Bremen noch erwähnenswert, welche eine Konzession auf 30 Jahre erhielt, nach deren Ablauf die Gemeinde sich selbst den weiteren Betrieb des Werkes vorbehielt[3]).

---

[1]) Vgl. Wilhelmsburger Zeitung Nr. 111 vom 15. Mai 1923.

[2]) Vgl. darüber: Albertus Gehrkens, Historische Nachrichten über die Elbinsel Wilhelmsburg, S. 71 und 72. — Menge und Gehrkens, a. a. O. S. 1—24.

[3]) Protokolle der Gemeinde-Ausschuß-Sitzungen am 19. Januar 1891, am 4. April 1891 und 1. Juni 1892. — Vgl. auch Adolf Menge und Albertus Gehrkens, Die preußische Elbinsel Wilhelmsburg und ihre industrielle Entwicklung, S. 20.

Im übrigen erfolgten nennenswerte Neugründungen weder im Jahre 1893 noch im Jahre 1894. Dieser offenbare Rückschlag in der Entwicklung ist abgesehen davon, daß die allgemeine Wirtschaftslage Deutschlands damals wenig günstig war, jedenfalls für das Jahr 1893 in den Nachwirkungen der Cholera zu suchen, die im Sommer des Jahres 1892 von Hamburg auch auf Wilhelmsburg übergegriffen und dort erhebliche Opfer gefordert hatte[1]). Namentlich war der neue Industriebezirk am Reiherstieg heimgesucht worden, während der gesamte östliche Teil der Insel verschont blieb. Die Rückwirkungen auf das Wirtschaftsleben werden in einem damaligen Bericht der „Wilhelmsburger Gemeindezeitung" wie folgt gekennzeichnet[2]): „Was in der benachbarten Hansestadt eingetreten war, machte sich auch bei uns fühlbar: eine immer steigende Not. Die ganze Welt, könnte man sagen, hatte sich der ersten Handelsstadt Deutschlands verschlossen, Industrie und Verkehr stockten, und daß diese ungünstigen Konjunkturen sich hier auch fühlbar machten, kann bei dem innigen Verkehr mit Hamburg nicht wunder nehmen."

Eine lebhaftere Unternehmungslust machte sich erst mit dem Jahre 1895 wieder geltend, in welchem die Firma F. H. Schmidt eine Eisenkonstruktionsanstalt für Hochbauten, Brücken, Wasserbehälter usw. nebst einem Werftbetrieb für Schutenbau am Schmidtkanal errichtete, und eine weitere Eisenkonstruktionsanstalt von Kuno Hering unter der Firma „Wilhelmsburger Eisenwerk" am Reiherstieg gegründet wurde. Letzteres Unternehmen ging im Nachjahre in den Besitz des Unternehmers C. Vering über und wurde unter der Firma „C. Vering, Abteilung Wilhelmsburger Eisenwerk", unverändert weitergeführt.

Bedeutsame Industriegründungen brachten die nächstfolgenden Jahre, das Jahr 1896, in welchem von Leo Küpper am Reiherstieg eine große Kokerei, nach der Hamburger Wollkämmerei damals das größte Fabrikunternehmen auf der Elbinsel, erbaut und in Betrieb genommen wurde[3]) und das Jahr 1897, in welchem die Soester Firma „Georg Plange" eine mächtige Weizenmühle am Reiherstieg errichtete, seitdem das größte Unternehmen dieser Art auf dem Kontinent.

Recht lebhaft gestaltete sich die Industrieentwicklung auch in den Jahren 1898 und 1899, welche die Wilhelmsburger Industrie um je zwei

---

[1]) Näheres siehe bei Albertus Gehrkens, Historische Nachrichten über die Elbinsel Wilhelmsburg, S. 37 ff.

[2]) Aus einer Wiedergabe in: Albertus Gehrkens, Historische Nachrichten über die Elbinsel Wilhelmsburg, S. 39.

[3]) Die unter der Firma „Leo Küpper & Co." gegründete Kokerei hat sich nur eines kurzen Bestehens erfreut. Sie umfaßte 60 Oefen, die eine tägliche Produktion von 200 bis 300 Tonnen Koks mit den entsprechenden Nebenprodukten Ammoniak, Salmiak und Benzol ermöglichten. Im Jahre 1900 wurden die Anlagen des Unternehmens, das schon bald nach seiner Gründung dem Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat beigetreten war, von einer Aktiengesellschaft für 1200000 Mark übernommen. Diese erzielte in den ersten drei Jahren ihres Bestehens recht gute Erfolge, konnte sie doch Dividenden von 15, 9 und 6% zur Verteilung bringen. Ein jähes Ende fanden diese günstigen Zeiten

Neugründungen bereicherten, 1898 um eine von Johannes Haltermann am Reiherstieg errichtete Teerdestillation sowie um ein weiteres Unternehmen, das sich unter der Firma „Hanseatische Acetylen- und Gasindustrie" am Veringkanal niederließ, 1899 um eine Filiale der „Kohlensäurewerke G. C. Rommenhöller A.-G." und eine Filiale der „Sanitas A.-G." in Hamburg. Beide siedelten sich am Veringkanal an.

Mit dem Jahre 1899 hatte die Mitte der 90er Jahre einsetzende wirtschaftliche Flutwelle in Deutschland ihren Höhepunkt erreicht und wich langsam einer wirtschaftlichen Depression, die sich auch für Wilhelmsburg in einem Abnehmen der Gründertätigkeit geltend machte. An Neugründungen ist für das Jahr 1900, mit dem wir unseren Ueberblick vorläufig schließen wollen, nur die Errichtung einer kleinen chemischen Fabrik, die 1905 von Otto Jäneke übernommen wurde, am Schmidt-Kanal zu nennen.

Unerwähnt gelassen haben wir bisher die Gründung einer Reihe von Baugeschäften[1]), welche infolge des industriellen Aufblühens der Insel Ende der 80er in den 90er Jahren aus Handwerksbetrieben sich zu Bauunternehmungen entwickelten, so das 1888 gegründete Baugeschäft von E. Theil, das 1889 gegründete Geschäft von W. Zeyn, die 1890 gegründeten Baugeschäfte Adolf Knupper und namentlich F. Harriefeld und endlich das 1896 gegründete Bauunternehmen von P. Riekmann.

Neben der industriellen Entwicklung der Elbinsel war eine langsame Verbesserung der Verkehrsverhältnisse einhergegangen, deren Schilderung uns an den Ausgangspunkt unserer Darstellung, das Jahr des Zollanschlusses, zurückführt[2]). Im Oktober des Jahres 1888 eröffnete die hamburgische Firma Wachsmuth & Krogmann eine regelmäßige Dampferlinie zwischen Hamburg und Harburg durch den Reiherstieg mit vier Haltestellen in Wilhelmsburg und löste damit die seit 1877 bestehende erwähnte Passagierverbindung zwischen Wilhelmsburg und Hamburg ab. Zwei Jahre später erhielt die Insel eine erste Haltestelle für den Eisenbahnenpersonenverkehr und 1892 einen regelrechten Personenbahnhof. Im gleichen Jahre erfolgte die Inbetriebnahme eines mächtigen Güterbahnhofes, mit dessen Bau natürlich schon seit Jahren begonnen und welcher vornehmlich durch den Zollanschluß Hamburgs notwendig geworden

---

dadurch, daß das Kohlensyndikat das 1902 abgelaufene Vertragsverhältnis mit der Kokerei seinerseits nicht erneuerte. Nichtsdestoweniger schritt diese 1903 zu einer Vergrößerung ihres Grundbesitzes, einer Beteiligung an einer Glasgower Kokerei sowie einer Erhöhung des Grundkapitals von 1,5 auf 3 Millionen Mark. Einem 1905 vom Kohlensyndikat gemachten Vorschlag auf Stillegung der Koksöfen lehnte die Kokerei ab, schritt vielmehr zu einem weiteren Ausbau ihrer Anlagen. Dabei gingen der Gesellschaft die Mittel aus, sodaß im Dezember 1906 über sie der Konkurs eröffnet wurde. (Vgl. Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, Ausgabe 1907—1908 I. S. 749. — Menge und Gehrkens, a. a. O. S. 9.)

[1]) Vgl. Menge und Gehrkens, a. a. O. S. 21 ff.

[2]) Vgl. Albertus Gehrkens: Historische Nachrichten über die Elbinsel Wilhelmsburg, S. 65 ff.

war[1]). Der dicht an der hamburgischen Grenze gelegene Bahnhof ist einer der größten Deutschlands und dient in erster Linie zur Bewältigung des hamburgischen Güterverkehrs nach dem Westen und Süden Deutschlands. Er ist einer jener drei großen Verschiebebahnhöfe, die an der Peripherie des Hamburg-Altonaer Stadtgebietes gelegen sind und zu denen außer dem Wilhelmsburger die Güterbahnhöfe Langenfelde und Rothenburgsort gehören.

Immer noch war währenddessen einem der dringlichsten Bedürfnisse der Gemeinde nicht abgeholfen worden, war es nicht zu dem Bau einer Fahrbrücke über die Süderelbe gekommen. Jahr für Jahr wies die Handelskammer zu Harburg damals in ihren Jahresberichten auf die durch den Fährbetrieb hervorgerufenen Uebelstände hin und forderte deren Beseitigung[2]), die nur entweder durch die Erweiterung der Eisenbahnbrücke oder natürlich besser durch den Bau einer neuen Brücke möglich schien, hatte doch, wie aus der nachstehenden Tabelle[3]) hervorgeht, der Verkehr namentlich seit dem Zollanschlusse Hamburgs eine solche Zunahme erfahren, daß er nur die genannten Auswege zuließ.

Jahr	Zahl der beförd. Fuhrwerke	Personen
1887	27919	74897
1888	29887	74344
1889	38271	91080
1890	41272	91875
1891	41365	103410
1892	41166	101439
1893	45778	102301

Um welch große Verkehrsschwierigkeiten es sich tatsächlich gehandelt hat, geht u. a. aus einer Rede des Abgeordneten Ludowieg im Hannoverschen Provinziallandtag anläßlich einer Beratung über die Elbbrückenangelegenheit hervor, in welcher er u. a. ausführte[4]): „Die Fähranstalt sei, und es werde dies an maßgebender Stelle schon seit einer Reihe von Jahren nicht mehr bestritten, keineswegs ausreichend, den Verkehr glatt zu bewältigen. Die Unzulänglichkeit sei mehr in die Sichtbarkeit getreten, seit das abgeschlossene Freihafengebiet von Hamburg an der Nordseite

[1]) Vgl. W. Melhop: Historische Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg von 1880—1895. Hamburg 1895, S. 93.

[2]) Vgl. Jahresberichte der Handelskammer zu Harburg für 1889 S. 8 ff, 1890 S. 9 ff, 1891 S. 7 ff, 1892 S. 9, 1893 S. 7 ff, 1894 S 13, 1895 S. 10 ff.

[3]) Die Angaben entstammen den Jahresberichten der Handelskammer zu Harburg für 1891 S. 7 und für 1893 S. 8.

[4]) Protokolle des 29. Hannoverschen Provinziallandtags. Sechste Sitzung am 8. Februar 1896. S. 81.

von Wilhelmsburg zur Anlage gekommen sei. Der Betrieb werde im Winter längere Zeit infolge des Frostes und des Eisgangs gehindert, so daß bisweilen unverhältnismäßig lange Zeit auf die Ueberführung über die Elbe verbracht werden müsse. Aber nicht nur im Winter, sondern auch im Sommer kämen störende Unterbrechungen vor. Bei ganz niedrigem Wasserstande sei es nicht möglich, die Fähre, welche aus einer Dampffähre, einer Ziehfähre und freien Böten bestehe, in vollem Betriebe zu erhalten. Bei niedrigem Wasser könnten nur die freien Boote benutzt werden. Ganz schlimm werde der Zustand im Sommer während einer Periode von 4 bis 6 Wochen, wenn die in den fünfziger Jahren angeschaffte Dampffähre einer Reparatur unterworfen werde".

Namentlich infolge der Kostenfrage zögerte sich die Angelegenheit bis zum Jahre 1896 hin. Bei den nunmehr stattfindenden Verhandlungen, sei es nun im Wilhelmsburger Gemeinde-Ausschuß[1]), im Kreistag[2]), im Hannoverschen Provinziallandtage[3]) oder im Preußischen Abgeordnetenhause[4]), stand das Kostenproblem gleichfalls im Vordergrund der Erörterungen. Suchte die preußische Regierung die nächsten Interessenten, also die anliegenden Grundeigentümer sowie die Kommunen Harburg und Wilhelmsburg zu den damals auf 2,2 Millionen Mark veranschlagten Kosten möglichst weitgehend heranzuziehen, so stellten diese wie auch die Provinz sich auf den Standpunkt, daß der preußische Staat in seiner Eigenschaft als Unternehmer an dem Fährbetrieb[5]) wie als hauptsächlich in Frage kommender Grundbesitzer auf Wilhelmsburg den Hauptanteil der Kosten zu tragen habe.

Schließlich hat man sich dahin geeinigt, daß die Hauptkosten des noch im Jahre 1896 in Auftrag gegebenen Baues der Brücke vom preußischen Staate getragen wurden, und daß sich die Provinz Hannover und die Stadt Harburg mit je 100 000 ℳ, der Landkreis Harburg mit 50 000 Mark an den Gesamtkosten, die sich entgegen der Veranschlagung nur auf 1,8 Millionen Mark beliefen, beteiligten. Am 1. Oktober 1899 wurde die Brücke dem Verkehr übergeben. Damit zerriß das letzte Band, das immerhin eine gewisse Abschnürung gegenüber Harburg und dem südlichen Hinterlande überhaupt hervorgerufen hatte.

Auf ein Ende des Jahrhunderts eintretendes, für die weitere Zukunft der Elbinsel sehr bedeutsames Ereignis sei nunmehr hingewiesen,

---

[1]) Protokolle der Gemeinde-Ausschußsitzungen, Sitzung am 17. Dezember 1895.

[2]) Vgl. Gehrkens: Historische Nachrichten über die Elbinsel Wilhelmsburg, S. 67.

[3]) Vgl. Protokolle des 29. Hannoverschen Provinziallandtages. Sechste Sitzung am 8. Februar 1896. (S. 77—83) und siebente Sitzung am 10. Februar 1896. (S. 85—97.)

[4]) Stenogr. Berichte des preuß. Hauses der Abgeord. I. Bd. 22. Sitzung vom 19. Februar 1896. S. 640 ff.

[5]) Die Interessenten gingen von der Meinung aus, daß der preußische Staat soviel zahlen müsse, wie der Betrag der kapitalisierten Kosten für die Unterhaltung der Dampffähre ausmache, eine Summe, die man allgemein auf ca. 1800000 Mk. berechnete.

den im Herbst des Jahres 1899 erfolgten Ankauf der Wilhelmsburg benachbarten, 234 Hektar großen Insel Hohe Schaar durch die Preußische Seehandlung Berlin für den preußischen Fiskus[1]). Es geschah dies ausgesprochenermaßen zu dem Zwecke, Harburg und Wilhelmsburg für Handel und Industrie dienstbar machen und namentlich Harburg gegenüber dem mächtigen Hamburg schützen zu können[2]). Die von der Seehandlung verausgabte Kaufsumme von 2,3 Millionen Mark wurde im Januar 1901 vom preußischen Landtag einstimmig bewilligt[2]).

Scheint dieser Ankauf für die Gemeinde Wilhelmsburg nur von mittelbarer Bedeutung zu sein, so gewann er unmittelbares gemeindepolitisches Interesse dadurch, daß im Zusammenhang mit dem fiskalischen Erwerb von der Gemeinde Wilhelmsburg die westlich des Reiherstiegs gelegenen, ihr gehörigen „Lange Morgen" und „Blumensand" abgetrennt wurden. Vergeblich erhob der Gemeinde-Ausschuß heftigen Einspruch gegen diese Beschneidung des Gemeindegebietes, bedeutete sie doch für die Insel einen Verlust von reichlich 121 Hektar bestgelegenen Geländes[3]). Der Lange Morgen und Blumensand wurden mit Kattwyk—Hohe Schaar zu einem fiskalischen Gutsbezirk vereinigt, sodaß die westliche Grenze Wilhelmsburgs jetzt überall der Reiherstieg bildete.

Nunmehr noch einige Worte zu den Tiefenverhältnissen im Reiherstieg und Ernst August-Kanal seit dem Jahre 1888! Wie ich bereits erwähnte, erwies sich die 1887 erfolgte Vertiefung des Reiherstiegs als gänzlich ungenügend. Bei niedrigen Wasserständen, die sich namentlich bei anhaltenden Ostwinden, welche die Flut zurückhalten, einstellten, sah sich der Personen- wie Frachtschiffahrtsverkehr zur Einstellung genötigt, was zu lebhaften Klagen seitens der betroffenen Fabriken führte[4]). Auch in den Jahresberichten der Handelskammer zu Harburg sieht man in jenen Jahren fast alljährlich Klagen über diese Wasserstraßenverhältnisse wiederkehren[5]). In dem Bericht für das Jahr 1892 heißt es beispielsweise[6]): „Da das Fahrwasser auf der preußischen Strecke des Reiherstiegs bislang nur eine Tiefe von 0,9 m unter Null hatte, so konnte der fragliche Wasserzug während eines großen Theiles des Jahres bei niedriger Ebbe auch von Schuten und Elbkähnen nicht benutzt werden. Diesem Mangel soll jetzt dadurch abgeholfen werden, daß die Fahrstraße auf 1,5 Meter vertieft wird, zu welchem Zweck im Staatshaushalt die Summe von 83 000 ℳ vorgesehen ist".

---

[1]) Vgl. auch für die folgenden Ausführungen: Wilhelmsburger Gemeindezeitung Nr. 121 vom 10. Oktober 1899, Nr. 19 vom 13. Februar 1900, Nr. 48 vom 22. April 1902.

[2]) Stenogr. Berichte des preuß. Hauses der Abgeord. 19. Legisl. III. Sess. 8. Sitzung am 22. Januar 1901. S. 446 ff.

[3]) Protokolle des Gemeinde-Ausschusses, Sitzung am 20. Dezember 1900. S. 281.

[4]) Vgl. Jahresberichte der Handelskammer zu Harburg für 1890. S. 7.

[5]) Vgl. Jahresbericht für 1888 S. 5, für 1889 S. 5, 1890 S. 7, 1891 S. 6.

[6]) S. 7.

Die in dem Bericht erwähnte Vertiefung wurde in den Jahren 1893—95 ausgeführt[1]).

Seinem Schicksal völlig überlassen blieb der Ernst August-Kanal, obgleich auch hier Stimmen laut wurden, die seinen weiteren Ausbau verlangten. Die geringe Breite und Tiefe des Kanals, vor allem aber die nur 4½ m breite und 16½ m lange Schleuse, mit welcher er mit dem Reiherstieg in Verbindung steht, gestatteten natürlich nur kleinsten Fahrzeugen, den Kanal zu passieren. Nun sah allerdings ein in den Jahren 1898/99 auf Veranlassung des preußischen Ministeriums für die Elbinsel angefertigter und vom Ministerium geprüfter Bebauungsplan[2]), in welchem die zukünftigen Straßenzüge und Kanalprojekte für die Insel entworfen waren, u. a. auch den Ausbau des Ernst August-Kanals auf eine Breite von 50 m und eine Tiefe von 3 m sowie eine erhebliche Erweiterung der Schleusenanlagen vor. Doch wie wir noch sehen werden, blieb es bei dem bloßen Projekt, und auch die bereits vorgesehene Durchführung des Kanals bis zur Norderelbe stand nur auf dem Papier.

Das industrielle Aufblühen der Elbinsel wurde von einer zunehmenden Besiedlung im Zusammenhang mit einer ungeahnten Bevölkerungszunahme — stieg doch die Bevölkerung von 5048 im Jahre 1885 auf nicht weniger als 16 640 im Jahre 1900[3]) — begleitet. Die durch den Zollanschluß Hamburgs bedingte Räumung der nunmehr ins Freihafengebiet einbezogenen Inseln nördlich Wilhelmsburgs, namentlich die Räumung Steinwärders durch die Wohnbevölkerung, hatte dazu geführt, daß ein erheblicher Teil der abwandernden Bevölkerung seinen neuen Wohnsitz im benachbarten Wilhelmsburg, zumal im Nordwesten der Insel suchte und sich dort niederließ. Ferner hatte die Verlegung des Schwerpunktes des hamburgischen Hafens nach dem südlichen Elbufer und das schnelle Heranrücken der Hafenbauten an die preußische Grenze die an sich natürliche Folgeerscheinung gezeitigt, daß Wilhelmsburg sich zu einer bevorzugten Wohnstätte für in Hamburg beschäftigte Arbeiter zu entwickeln begann[4]), wovon wieder in erster Linie der dem hamburgischen Hafen nächst gelegene Bezirk Reiherstieg betroffen wurde. Hier hatte sich endlich auch, schon um möglichst nahe der Arbeitsstätte zu wohnen, die in Wilhelmsburg selbst beschäftigte Arbeiterschaft überwiegend angesiedelt. So kam es, daß namentlich der Bezirk Reiherstieg und in zweiter Linie der Nachbarbezirk Rotehaus den Hauptstrom der Zuwandernden aufnahmen und zu regelrechten Arbeiterwohnvierteln sich gestalteten, von welchen der Bezirk Reiherstieg 1900 bereits 7415, der Bezirk Rotehaus im gleichen

---

[1]) Jahresbericht der Handelskammer zu Harburg für 1896. S. 7.

[2]) Der Bebauungsplan ist von dem Regierungsbaumeister Jannicke ausgearbeitet worden.

[3]) Neuere Akten der Gemeindeverwaltung.

[4]) Vgl. Kurt Enoch: Die Bodenpolitik im Hafengebiet Hamburgs. S. 188.

Jahre 3384 Einwohner zählten[1]), beide zusammen also weit über die Hälfte, ja annähernd zwei Drittel der Gesamtbevölkerung ausmachten.

Demgegenüber war die Zunahme der Bevölkerung in anderen Teilen der Insel gering. Immerhin nennenswerte Neuansiedlungen hatten im nördlichen Niedergeorgswerder, in Stillhorn IV, am Schmidt-Kanal, vor allem aber in Stillhorn I, stattgefunden, wo die Anlage namentlich des Güterbahnhofes zur Entstehung einer regelrechten Eisenbahnerkolonie in der Nähe des Bahnhofes geführt hatte.

Die Erbauung dieser um 1900 noch in der Entwicklung begriffenen Kolonie war das Werk einer Genossenschaft mit beschränkter Haftung, des 1895 gegründeten Eisenbahn-Bau-Vereins, der in der Nähe des Bahnhofes für Bauzwecke 7 Hektar Land angekauft hatte[2]).

An weiteren Genossenschaften, die den Wohnungsbau in die Hand genommen haben, wäre vor 1900 noch der 1894 gegründete Wilhelmsburger Spar- und Bauverein e. G. m. b. H. zu nennen, der am Reiherstieg sein 5½ Hektar großes Gelände mit Wohnhäusern bebaute[2]). Die meisten Neubauten von Wohngebäuden, deren Zahl z. B. von 1890 bis 1900 von 600 auf 890 anstieg[3]), erfolgten indessen durch private Bauunternehmungen, meist durch die bereits genannten, welche in der Regel auch die Neuanlagen von Fabriken ausführten.

Schon um die Jahrhundertwende, d. h. nach gut zehnjähriger Industrieentwicklung, hat sich also das Gesicht der Elbinsel bereits lebhaft verändert. Vor allem sticht der große Gegensatz in der Entwicklung des Westens gegenüber der des Ostens der Insel scharf hervor, — im Westen ein im Aufblühen begriffener Industriebezirk, im Osten hingegen das alte, rein ländliche, kaum veränderte Bild. Ihren Niederschlag fanden diese Verhältnisse darin, daß sich schon früh zwischen beiden Teilen ein Interessengegensatz herausbildete, welcher seinen Gipfelpunkt darin fand, daß bereits im Jahre 1890 von mehreren Einwohnern des Ostens der Antrag auf Trennung beider Teile der Gemeinde gestellt wurde[4]). Tatsächlich haben daraufhin im Oktober 1890 unter dem Vorsitz des damaligen Oberpräsidenten von Hannover, Exellenz von Bennigsen, im Schlosse zu Harburg Verhandlungen stattgefunden, welche indessen zu einer Ablehnung der Trennungswünsche führten[4]).

Der Hauptgrund für die letztgenannten Bestrebungen ist darin zu suchen, um auf diesen für die fernere Entwicklung bedeutungsvollen Punkt schon jetzt kurz hinzuweisen, daß die Finanzlage der Gemeinde infolge des Zustromes einer reinen Arbeiterbevölkerung von Jahr zu Jahr schwieriger wurde und natürlich zu einer erheblichen Anspannung der Steuerschraube führte. Die hierdurch auch betroffene ländliche Bevölkerung,

[1]) Vgl. Wilhelmsburger Adreßbuch 1914, S. 19.
[2]) Vgl. Menge und Gehrkens, a. a. O. S. 33.
[3]) Vgl. Wilhelmsburger Adreßbuch 1925, S. 27.
[4]) Vgl. Albertus Gehrkens: Historische Nachrichten über die Elbinsel Wilhelmsburg, S. 75.

namentlich also der Osten Wilhelmsburgs, glaubte sich doppelt benachteiligt, weil sie zu den Lasten — namentlich Schul- und Armenlasten — welche der westliche Industriebezirk mit sich brachte, herangezogen wurde, sie indessen der Vorteile des westlichen Teiles hinsichtlich Verkehrseinrichtungen, Gasversorgung, Straßenbeleuchtung[1]) usw. nicht teilhaftig wurde.

Die finanzielle Weiterentwicklung der Gemeinde gilt es in den nächstfolgenden Kapiteln neben der Industrieentwicklung im Auge zu behalten!

---

2. Kapitel.

Die Weiterentwicklung der Elbinsel bis zum 3. Köhlbrandvertrage im Jahre 1908.

Die in diesem Kapitel zu behandelnde Periode der Entwicklungsgeschichte Wilhelmsburgs ist, vorweg bemerkt, dadurch besonders charakterisiert, daß die Gemeinde aus ihrer bisherigen politischen Reserve heraustritt und es ihr gelingt, sich allmählich politisch Geltung zu verschaffen, ihre Pläne mit Erfolg sogar gegenüber den Wünschen der mächtigen Hansestadt auf die Wagschale zu werfen. Das heißt mit anderen Worten, die Gemeinde Wilhelmsburg beginnt, machtpolitisch gesehen, langsam in die Reihe der Hamburg benachbarten Städte, wie z. B. Harburg, aufzurücken, begegnet dabei allerdings erheblichem Widerstande. Soviel zunächst zu dem im Folgenden zu behandelnden Peutebahnkonflikt und dem dritten Köhlbrandvertrage.

Vorweg wenden wir uns der Weiterentwicklung der Industrie und den damit zusammenhängenden Fragen zu und versuchen die im vorigen Kapitel abgerissenen Fäden wieder aufzunehmen.

Die das neue Jahrhundert einleitende wirtschaftliche Depression, eine Folge vor allem der Ueberspannung der wirtschaftlichen Kräfte in den glänzenden Vorjahren, wirkte sich für die Elbinsel dahin aus, daß die Unternehmungslust stockte, Neugründungen infolgedessen trotz reichlichen Vorhandenseins von Industriegelände verhältnismäßig selten waren. Noch geringere Nachfrage herrschte, wie aus einem Bericht[2]) der Gesellschaft Vering'sche Grundstücke G. m. b. H. hervorgeht, nach Grundstücken für Wohnhäuser trotz Mangels an Wohnungen aller Art. Als Hauptursache führt die Gesellschaft die Tatsache an, daß die Bautätigkeit fast nur durch die wenigen in der Gemeinde ansässigen Bauunternehmungen und Maurermeister betrieben wird, während auswärtige Unternehmer und auswärtiges Kapital vorläufig nur wenig Interesse für die Weiterentwicklung der Elbinsel und seiner Industrie zeigen.

---

[1]) Straßenbeleuchtung besitzt Wilhelmsburg seit 1892.

[2]) Vgl. Jahresbericht der Handelskammer zu Harburg für 1901, S. 27.

Die Wirtschaftskrisis erwies sich indessen nur von kurzer Dauer, stellte sich doch bereits 1903 eine langsame Besserung ein. An Neugründungen ist für Wilhelmsburg zunächst die bereits im Jahre 1900 gegründete „Wilhelmsburger Terraingesellschaft G. m. b. H." zu nennen, welche ein 66 Hektar großes zwischen der Harburger Chaussee und dem Güterbahnhof gelegenes Gelände erwarb[1]).

Neugründungen von Fabrikunternehmungen erfolgten zwar im neuen Jahrhundert zunächst nur wenige, denen aber z. T. große Bedeutung zukommt[2]). So wurden im Jahre 1901 die „Deutschen Erdölwerke G. m. b. H." mit einem Stammkapital von 200 000 ℳ gegründet, welche am Reiherstieg eine große Erdölraffinerie errichteten und diese 1902 in Betrieb nahmen. Im letztgenannten Jahre erfolgten ferner die Inbetriebnahme der 1901 erbauten „Chemischen Werke Reiherstieg, G. m. b. H.", die Gründung der „Norddeutschen Kraftfutter-Gesellschaft m. b. H.", sowie die Anlage einer Küperei nebst Faßlager durch die Firma „Joseph Israel", offene Handelsgesellschaft. Im Jahre 1903 erfuhr die Wilhelmsburger Industrie eine wesentliche Bereicherung durch die „Zinnwerke Wilhelmsburg G. m. b. H.", die sich am Veringkanal etablierten.

Eine bisher unerreichte Gründertätigkeit entfaltete sich auf der Elbinsel im Jahre 1904, in welchem nicht weniger denn neun allerdings meist mittlere und kleinere Unternehmungen in Betrieb genommen wurden. Es waren dies, um sie kurz aufzuzählen, am Veringkanal die „Möbel- und Holzwarenfabrik Wilhelm Krebs, o. H. G.", die „Mahlwerke Wilhelmsburg, G. m. b. H.", eine Eisenkonstruktionsanstalt unter der Firma „Hoßfeld & Schmidt, G. m. b. H.", die „Hamburg-Wilhelmsburger Terpentinöllagerungsgesellschaft m. b. H.", die „Chemische und Kunstdüngerfabrik W. Lüning, o. H. G.", eine von Gustav Bachmann gegründete Holzhandlung und endlich eine Dampfsägerei nebst Hobelwerk von Peter Heidenreich, das 1906 auf die Firma „Großmann & Jürgens" überging. Zwei weitere Werke hatten sich am Schmidtkanal angesiedelt, eine Teerproduktenfabrik unter der Firma Joel & Co., o. H. G." sowie eine recht bedeutende Zweigniederlassung der großen hamburgischen Holzhandlung von Alfred Neumann.

Trotz der weiteren günstigen Entwicklung der Industrie hielten die Neugründungen des Jahres 1905 mit denen des Vorjahres keineswegs gleichen Schritt. Außer der Errichtung zweier kleiner Maschinenfabriken durch Julius Kusch, resp. Julius Heindorf am Veringkanal, welche nur nebenbei erwähnt seien, erfolgten in diesem Jahre der Bau einer Oelkuchenfabrik unter der Firma „Oelkuchenwerke C. B. Michael, G. m. b. H." sowie der der „Bremer Oelfabrik, Abteilung Wilhelmsburg, A.-G.", welche, beide am Reiherstieg gelegen, 1906 in Betrieb

[1]) Vgl. Menge und Gehrkens, a. a. O. S. 29.

[2]) Vgl. für das Folgende: Menge und Gehrkens, a. a. O. S. 1—23. — Albertus Gehrkens, Die Entwicklung des Bezirks Reiherstieg als Industrieviertel in den letzten 25 Jahren. (Wilhelmsburger Zeitung 1910, Nr. 36, 42 und 55.)

genommen wurden. Eine nennenswerte Neugründung erfolgte in dem letztgenannten Jahre ferner in der „Internationalen Vulkanfibre Cie.", die auf dem Gelände der Wilhelmsburger Terraingesellschaft in der Nähe des Güterbahnhofes eine Fabrik errichtete. Wenig später erfolgte die Gründung einer Speiseölfabrik unter der Firma „Hartwig Franzen" nebst einer Pflanzenbutterfabrik unter der Firma „Speisefett-Industrie Elbe, G. m. b. H.", beides Gründungen der Firma Mohr & Co., Hamburg.

Dann setzt unverkennbar eine rückläufige Bewegung ein. 1907 erfolgte die Pachtung des Raffineriebetriebes der Deutschen Erdölwerke G. m. b. H. durch die Gesellschaft „Deutsche Benzin- und Oelwerke A.-G. in Regensburg".

Eine Anzahl neuer Unternehmungen bereicherte die Wilhelmsburger Industrie indessen im Jahre 1908. Zunächst sind die bedeutenden Palminwerke von Heinrich Schlinck & Cie., A.-G., damals noch eine Zweigniederlassung des Mannheimer Werkes, zu nennen. Weiter erfolgten damals die Errichtung einer Zweigniederlassung der Aktiengesellschaft für Beton- und Monierbau, Berlin, die Gründungen einer kleinen Maschinenfabrik durch Robert Orthmann sowie einer Kunststeinfabrik durch J. Mienack.

Wie hatte sich nun neben der eben geschilderten zunehmenden Industrialisierung im übrigen das wirtschaftliche Leben der Elbinsel weiter gestaltet, um mit einigen Worten an die im vorigen Kapitel angeschnittenen Siedlungs- und Bevölkerungsfragen weiter anzuknüpfen?

Ganz generell läßt sich sagen, daß auch hier die bisherige Entwicklung in den bereits früher gekennzeichneten Bahnen weiter fortschreitet, teilweise nur noch im stärkeren Maße als bisher. Das gilt namentlich von der Bebauung Wilhelmsburgs, speziell der Bezirke Reiherstieg, Rotehaus, sowie Stillhorn I und IV, stieg doch die Zahl der Häuser trotz der erwähnten, das Jahrhundert einleitenden Krisis von 1890 im Jahre 1900 auf über 1200 im Jahre 1908[1]), während die Bevölkerung selbst alljährlich im Durchschnitt eine Zunahme von reichlich 1000 Seelen erfuhr und daher Ende 1908 die Zahl 25 000 annähernd erreichte.

Wie bisher sind die Zuziehenden meist Arbeiterfamilien, Familien, deren Ernährer überwiegend in hamburgischen Betrieben beschäftigt sind. Neben der Industrieentwicklung Wilhelmsburgs nimmt also die Entwicklung zu einer Arbeiterwohngemeinde unaufhaltsam ihren Gang, eine Tatsache, die sich in der von Jahr zu Jahr schwieriger werdenden Finanzlage der Gemeinde, dem sprunghaften Anwachsen der Gemeindesteuerzuschläge[2]), gar deutlich widerspiegelt.

---

[1]) Diese wie auch die folgenden Zahlenangaben entstammen dem Wilhelmsburger Adreßbuch 1919/20, S. 22.

[2]) Vgl. Statistik S. 70 dieser Arbeit.

Wollte man von der günstigen Industrieentwicklung der Elbinsel auf eine erhebliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse schließen, so wäre dieser an sich nahe liegende Schluß, was die für die Wilhelmsburger Industrie besonders wichtigen Wasserstraßen anbetrifft, durchaus verfehlt. Anders liegt die Sache hinsichtlich der Verkehrsmittel zu Lande, bedeutete doch hier die 1902 erfolgte Eröffnung eines regelmäßigen Straßenbahnverkehrs zwischen Hamburg, Wilhelmsburg und Harburg[1]) einen gar nicht hoch genug einzuschätzenden Verkehrsfortschritt für die Gemeinde.

Bezüglich der Wasserstraßenverhältnisse der Insel traten, abgesehen von dem in den Jahren 1900—1904 erfolgten Bau einer Sperrschleuse[2]) im Reiherstieg, keinerlei wesentliche Veränderungen ein. Die Absperrung des oberen Laufes des Reiherstiegs durch eine Doppelschleuse wurde deshalb vorgenommen, um einmal dem häufig wiederkehrenden niedrigen Wasserstande im Reiherstieg abzuhelfen, was man indessen scheinbar nicht erreicht hat und zweitens, um vorzubeugen, daß der Süderelbe durch den Reiherstieg zu viel Wasser entzogen wurde; sah man doch in den Einwirkungen des letzteren Elbarmes die Ursache dafür, daß in der Süderelbe vor den Harburger Häfen alljährlich Verflachungen eintraten, die kostspielige Baggerungen notwendig machten.

In Wilhelmsburg ist der Bau der Schleuse von vielen Seiten bekämpft und als großer Nachteil für die Industrieentwicklung hingestellt worden. In der Tat liegt es klar auf der Hand, daß die Sperrschleuse, wie wohl jede Schleuse in einem verkehrsreichen Gewässer, ein gewisses Schiffahrtshindernis darstellt, ein Faktor, welcher bezüglich des Reiherstiegs umsomehr ins Gewicht fallen mußte, als dieser bereits vorher auf der hamburgischen Strecke mit zwei Brücken, einer festen und einer Drehbrücke, überspannt worden war. Ferner hat man damals geltend gemacht, daß, wenn der Reiherstieg aufhören würde, fließendes Gewässer zu sein, die Schiffahrt größeren Eiskalamitäten denn bisher ausgesetzt sein würde und endlich, daß die in den Reiherstieg abfließenden Fabrikabwässer nunmehr Wasser und Luft erheblich verpesten würden, Gesichtspunkte, deren Bedeutung man zum Teil scheinbar überschätzt hat.

Greifbaren Vorteil hat von der Herstellung der Sperrschleuse ohne allen Zweifel der fiskalische Gutsbezirk Kattwyk—Hohe Schaar gehabt, insofern nämlich, als beide Schleusenkammern überbrückt[3]) wurden und so

---

[1]) Vgl. Adolf Menge und Albertus Gehrkens, a. a. O. S. 25.

[2]) Wir beziehen uns auch hinsichtlich der folgenden Ausführungen auf: W. Melhop, „Historische Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg", 4. Lieferung, 1924. S. 7 sowie auf die nachfolgenden Nummern der Wilhelmsburger Gemeindezeitung: Nr. 8 vom 18. Januar 1900, Nr. 23 vom 22. Februar 1900, Nr. 61 vom 22. Mai 1900 und Nr. 124 vom 16. Oktober 1902.

[3]) Es handelt sich um eine feste resp. eine Drehbrücke der je 110 m langen und 12 m breiten Schleusenkammern. — Gekostet hat die gesamte Schleusenanlage 1,1 Millionen Mark.

eine landfeste Verbindung zwischen Wilhelmsburg und dem Gutsbezirk hergestellt war. Ferner war eine eventuell gewünschte Herstellung eines Gleisanschlusses nach dem Gutsbezirk ermöglicht.

Im Anschluß an den Bau der Sperrschleuse wurde die Fahrrinne des Reiherstiegs auf — 3 m N. N., d. h. 3 m unter Normalnull, wie auf eine Sohlenbreite von 30 m, was für die Wilhelmsburger Industrie immerhin einen kleinen Fortschritt bedeutete, gebracht[1]).

Um auch noch mit einem kurzen Wort hier auf das Schicksal des Ernst August-Kanals seit 1900 hinzuweisen, so ist nur zu sagen, daß der Wilhelmsburger Gemeindeausschuß, der Gemeinderat, wie er sich seit 1905 nennt, zwar wiederholt Anstrengungen gemacht hat, dessen Ausbau bei der preußischen Regierung durchzusetzen und er sich gar bereit erklärt hat, einen seiner Leistungsfähigkeit entsprechenden Anteil der Kosten zu tragen, daß indessen alle Bemühungen fruchtlos blieben[2]).

Fragen des Verkehrs, allerdings enger denn je verquickt mit Industrieproblemen, bilden auch den Hauptinhalt des nunmehr von uns zu behandelnden Peutebahnkonfliktes zwischen Hamburg und Wilhelmsburg in den Jahren 1903—1904. Es handelt sich, um kurz auf die Vorgeschichte des Streitgegenstandes einzugehen, um die Herstellung eines bereits Anfang der neunziger Jahre geplanten Güterbahnanschlusses zwischen dem hamburgischen Industriegelände auf der Peute[3]) und dem Güterbahnhof Wilhelmsburg durch den hamburgischen Staat. Für die Gemeinde Wilhelmsburg lag die Bedeutung dieses Bahnprojektes einmal darin, daß die Geleise dieser Bahn zum Teil auf wilhelmsburgischem Gebiet, und zwar dicht an der nördlichen Grenze des Ostteils der Elbinsel entlang geführt werden sollten, woraus der Gemeinde die Aufgabe erwuchs, für die Offenhaltung von einer Reihe, wenn auch erst zukünftiger Wegeverbindungen nach Hamburg sowie eventuelle Wasseranschlüsse an die hamburgischen Flußschiffhäfen Sorge zu tragen, eine Aufgabe, welche der Gemeinde-Ausschuß sich umsomehr angelegen sein ließ, als bereits der westliche Teil der Elbinsel durch die Anlage des Freihafengebietes eine wesentliche Verschlechterung der Straßenverbindung mit Hamburg erfahren hatte[4]).

Zweitens aber sah die Gemeinde in der Ausführung des Bahnprojektes eine günstige Gelegenheit, den Nordosten der Insel industriell aufzuschließen, weshalb sie mit Nachdruck darauf drang, daß etwaigen

---

[1]) Das mittlere Niedrigwasser liegt rund 40 cm unter N. N., das mittlere Hochwasser 1,60 m über N. N., sodaß bei mittlerem Niedrigwasser eine Wassertiefe von 2,60 m und bei mittlerem Hochwasser eine Wassertiefe von 4,60 m vorhanden ist. (Akten betreffend den Reiherstieg, F. 9. h.) N. N. (Normal-Null) entspricht dem Meeresspiegel der Nordsee.

[2]) Vgl. Protokolle der Gemeindeausschußsitzungen vom 17. Februar und 21. Juni 1904 und der Gemeinderatssitzung vom 30. Januar 1906.

[3]) Die Peute liegt nördlich des Ostteiles der Insel Wilhelmsburg.

[4]) Vergl. auch für das Folgende: Wilhelmsburger Gemeindezeitung Nr. 136 vom 12. November 1903.

Wilhelmsburger Interessenten der jederzeitige Anschluß an die Bahn und zwar unter gleichen Bedingungen wie den hamburgischen gestattet werden müsse. Eine Nichtbewilligung dieser Forderung, so wurde geltend gemacht, würde unbedingt zur Folge haben, daß der Nordosten Wilhelmsburgs Arbeiterwohngebiet der sich nunmehr auf der Peute ansiedelnden Industrie werden würde, was sich wieder auf die Finanzlage der Gemeinde unheilvoll auswirken müsse.

Die Erfüllung dieser eben kurz skizzierten Forderungen bildeten für Wilhelmsburg das Ziel der Verhandlungen zwischen Hamburg und Preußen in der Peutebahn-Frage, denen wir uns nunmehr zuwenden[1]). Von einer genaueren Darlegung der technischen Einzelheiten bezüglich der Wegeverbindungen, Weg- und Deichunterführungen usw. sehen wir im Folgenden ab, ohne indessen deren grundlegende Bedeutung etwa zu verkennen. Ebenso begnügen wir uns mit einem nur kurzen Hinweis auf die technischen Schwierigkeiten, die sich dem Bau der Bahn entgegenstellten, z. B. darin bestehend, daß die Lage des Wilhelmsburger Güterbahnhofes westlich der Hamburg mit Harburg verbindenden Schienenstränge eine Ueberführung der von Osten kommenden Peutebahn über diese Geleise erforderte. Wir behalten vor allem die von uns für die Elbinsel als wesentlich gekennzeichneten Gesichtspunkte im Auge.

Ueber die Herstellung der Peute-Anschlußbahn, gegen deren Gewährung ein grundsätzlicher Widerstand in Rücksicht auf die im Art. 2, Ziffer 6 des Staatsvertrages vom 9. Dezember[2]) übernommenen Verpflichtungen von Preußen nicht geltend gemacht werden konnte, fanden erste Verhandlungen im März des Jahres 1894 und weitere zu Beginn und Mitte des Jahres 1895 statt, zu welchen Vertreter der Gemeinde Wilhelmsburg hinzugezogen wurden. Deren Ergebnis — es handelt sich um lose Vereinbarungen, in denen ein genaues Projekt noch nicht festgelegt wurde —, läßt sich kurz dahin zusammenfassen, daß den bekannten Wilhelmsburger Forderungen weitgehendste Berücksichtigung in Aussicht gestellt wurde.

Seit jener Zeit ging eine Reihe von Jahren darüber hin, in welchen in der Peutebahnfrage völliges Schweigen herrschte und sie eingeschlummert zu sein schien, als sie plötzlich im Jahre 1903 wieder auftauchte und

---

[1]) Die nachfolgenden Ausführungen stützen sich auf die Akten des Gemeindebauamts betreffend die Peute-Anschluß-Bahn. Band I. F. 7. d.

[2]) Staatsvertrag zwischen Preußen und Hamburg, betreffend die im Hamburgischen Staatsgebiete belegenen Eisenbahnen. (Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten 1884, Nr. 16, S. 171 ff.) Der betreffende Passus im Artikel 2 Ziffer 6 lautet dahin: „Die Königlich Preußische Regierung wird die Einmündung und den Anschluß neuer Geleisanlagen zur Verbindung der Eisenbahnen mit den Hamburgischen Quais, Häfen und anderen Anlagen nicht versagen. Der Senat der freien und Hansestadt Hamburg wird der Eisenbahnverwaltung die bezüglichen Projekte vor deren Ausführung mittheilen und sich über die Wahl des Anschlußpunktes, sowie über eine theilweise Mitbenutzung der im Eigenthum oder im Pachtbesitz des Preußischen Staates befindlichen Geleise mit der Eisenbahnverwaltung verständigen." (S. 174.)

nun Hamburg mit einem fertigen, gemeinsam mit der preußischen Eisenbahnverwaltung ausgearbeiteten Plane und mit fertigen Verträgen an die Oeffentlichkeit trat, und der hamburgische Senat im September des Jahres von der Bürgerschaft zunächst die Mittel forderte[1]).

Während sich die hamburgische Bürgerschaft zur Bewilligung der geforderten Mittel bereit stellte, riefen die nunmehr bekannt gewordenen hamburgischen Pläne in Wilhelmsburg lebhaften Widerstand wach, der darin gipfelte, daß der Gemeinde-Ausschuß in der Sitzung vom 18. Februar 1904 einmütig in einer an das preußische Abgeordnetenhaus gerichteten Petition die Ablehnung der im Etat der Eisenbahnverwaltung für die Peutebahn geforderten Mittel verlangte[2]). Zur Begründung wird angeführt, daß in den nunmehr vorliegenden Verträgen die Interessen Wilhelmsburgs nicht berücksichtigt seien, und daß diese den 1895 getroffenen Vereinbarungen nicht gerecht würden. Vor allem sei der inzwischen aufgestellte Bebauungsplan für die Elbinsel gar nicht berücksichtigt, und eine vorherige Erhebung aller Einwendungen sei deswegen nicht möglich gewesen, weil einmal der Plan nur fünf Tage lang zur Einsicht ausgelegen hätte und er ferner die Verbindung der Wilhelmsburger und Hamburger Straßenzüge nicht erkennen ließe. Zu besonderen Bedenken gäbe der Paragraph 11 des Vertrages, betreffend die Benutzung der Bahn durch Wilhelmsburger, Anlaß, in welchem es nach einer zunächst gegebenen Zusicherung eines Anschlusses unter gleichen Bedingungen einschränkend hieße: „Die Mitbenutzung des Sammelbahnhofes abseiten etwaiger Anschlußsucher des preußischen Teils der Insel Wilhelmsburg wird hamburgischerseits indessen nur in dem Umfange zugesagt, wie dies nach der Ausdehnung des Sammelbahnhofes, ohne die hamburgischen Interessenten zurückzusetzen, möglich ist".

Die in 200 Exemplaren gedruckte und sämtlichen Abgeordneten zugestellte Petition verfehlte ihre Wirkung nicht, und es kam zu einer schnellen Klärung des Streitfalles. Bereits am 22. März 1904 trat die preußische Regierung mit Hamburg ohne Hinzuziehung Wilhelmsburgs in kommissarische Verhandlungen, in welchen zu den Forderungen der Gemeinde Stellung genommen und in einer Reihe von Punkten bereits Klarheit erzielt wurde. Am 15. April des Jahres beschäftigte sich die Budgetkommission des preußischen Abgeordnetenhauses mit der Frage der Bewilligung der Kosten für die Erweiterung des Wilhelmsburger Bahnhofs und kam auf Grund der Petition des Gemeindeausschusses zu dem Ergebnis, daß die geforderte erste Rate von 100 000 ℳ abzulehnen sei, daß vorerst die Wilhelmsburger Gemeindevertretung gehört werden

---

[1]) Vgl. Mitteilungen des Senats an die Bürgerschaft, Nr. 163. Hamburg, den 9. September 1903, S. 631 ff.

[2]) Es sei darauf hingewiesen, daß bereits vorher in der 15. Sitzung des Gemeinde-Ausschusses am 5. November 1903 die vom Gemeindehauptvorsteher erhobenen Einwendungen gegen das Peutebahnprojekt einstimmig genehmigt wurden.

müsse[1]). Letzteres geschah am 18. April 1904, an welchem Tage Verhandlungen mit der Gemeinde im Wilhelmsburger Rathause stattfanden, mit dem Ergebnis, daß die Petition vonseiten Wilhelmsburgs zurückgezogen wurde. Daraufhin wurde die für die Erweiterung der Gleisanlagen am Nordende des Wilhelmsburger Bahnhofes geforderte Summe vom preußischen Landtag in der am 19. April, also einen Tag später, stattfindenden Sitzung entgegen dem Antrage der Budgetkommission genehmigt[2]). Damit war der eigentliche Konflikt beigelegt, wenn auch einzelne Detailfragen erst später geregelt worden sind.

Handelte es sich bei dem Peutebahnkonflikt lediglich um einen Streit um lokale Interessen zwischen Wilhelmsburg und der Hansestadt, so geht die Bedeutung der Köhlbrandfrage, der wir in unseren folgenden Ausführungen einen etwas breiteren Raum schenken werden, darüber weit hinaus, und wir möchten die Bedeutung dieser Frage mit den Worten wiedergeben, welche der Abgeordnete Just in einer Sitzung des preußischen Landtages am 4. Februar 1909 zur Charakterisierung des Problems brauchte[3]): „Der Gegenstand, mit dem wir uns hier zu beschäftigen haben, ist ein Stück aus einer überaus interessanten Entwicklung deutscher Partikulargeschichte. Wir sind gewohnt, sie hier als Köhlbrandfrage zu bezeichnen; sie geht aber über das Interesse, das der Köhlbrand als solcher beansprucht, weit hinaus. Denn es handelt sich dabei nicht nur um den Köhlbrand, den Schiffahrtsweg nach Hamburg, sondern um die Entwicklung all der Interessen, die jetzt und in Zukunft mit der Elbe von der Seevemündung abwärts verknüpft sind. Dabei kommt vom preußischen Standpunkt aus außer Harburg in Betracht das Interesse von Wilhelmsburg, des preußischen Staates, der mit mehr als 1000 Hektar fiskalischen Besitzes beteiligt ist, in weiterer Zukunft außerdem die Entwicklung der preußischen Landesteile links des Köhlbrands, insbesondere der Gemeinden Finkenwärder und Altenwärder. Das besondere Interesse aber, das diese Frage darbietet, ist, daß es sich um eine Etappe in der Entwicklung der Monopolstellung handelt, die sich Hamburg im Laufe der Jahrhunderte an der Unterelbe zu erringen gewußt hat".

Unsere Aufgabe wird natürlich in erster Linie darin liegen, die Köhlbrandfrage im Lichte der Entwicklungsgeschichte Wilhelmsburgs zu behandeln, wobei sich eine gewisse Berücksichtigung auch der Fragen, die Wilhelmsburg speziell nicht angehen, als in der Natur der Sache liegend

---

[1]) Vgl. Sammlung der Drucksachen des Preußischen Hauses der Abgeordneten, 20. Legislaturperiode, I. Session 1904/05, 4. Band, Nr. 178, S. 2741.

[2]) Vgl. Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Preußischen Hauses der Abgeordneten. 20. Legislaturperiode, I. Session 1904/05, III. Band, 56. Sitzung am 19. April 1904. Sp. 4011 ff.

[3]) Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Preußischen Hauses der Abgeordneten. 21. Legislaturperiode, II. Session 1908/09, 1. Band, 22. Sitzung am 4. Februar 1909, S. 1569.

herausstellen wird. Darüber hinaus empfiehlt sich in Rücksicht auf das später von uns zu behandelnde Großhamburgproblem eine kurze Beleuchtung namentlich der gesamten auftauchenden Gebietsfragen[1]).

Bei dem Köhlbrandproblem handelt es sich zunächst einmal um die Frage der Vertiefung dieses bereits früher von uns genannten Elbarms, eine Vertiefung, die von der Seehafenstadt Harburg gefordert wurde, und deren Ausführung infolgedessen dem preußischen Staate und vor 1866 dem Königreich Hannover oblag. Die Inangriffnahme einer jeden Korrektionsarbeit aber — und darin liegt der Problemcharakter der Frage begründet — war vertraglich durch Paragraph 55 der Additionalakte vom Jahre 1844[2]) an die Zustimmung der Hansestadt als Anliegerin des Köhlbrandes geknüpft.

Bereits seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts fanden daher zwischen Hannover und Hamburg Verhandlungen über die Vertiefung der Süderelbe und des Köhlbrandes statt, ohne indessen zu einer Einigung zu führen. Erst als Preußen seine Herrschaft über Hannover antrat, wurde 1868 im sogenannten 1. Köhlbrandvertrage zwischen beiden Vertragsgegnern eine Einigung erzielt, dahin gehend, daß im Köhlbrand eine Tiefe von 5 m festgelegt wurde. Diese Wassertiefe hat für viele Jahre genügt, bis in den Jahren 1890—95 seitens der Handelskammer zu Harburg Klagen laut wurden[3]), und Preußen daraufhin eine Revision des Vertrages beantragte. Die nunmehr stattfindenden Verhandlungen führten zum Abschluß eines zweiten Köhlbrandvertrages im Jahre 1896, in welchem Preußen eine Vertiefung des Fahrwassers um nur einen Meter, also im ganzen auf 6 m zugestanden wurde, eine Tiefe, die damals

---

[1]) Den nachfolgenden Ausführungen liegen, soweit besondere Angaben nicht gemacht sind, die folgenden Quellen zugrunde: Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Preußischen Hauses der Abgeordneten. 21. Legislaturperiode, II. Session 1908/09, 1. Band, 22. Sitzung am 4. Februar 1909, S. 1560 ff., insbesondere die Rede des Ministers für öffentliche Arbeiten, v. Breitenbach. — Sammlung der Drucksachen des Preußischen Hauses der Abgeordneten. 21. Legislaturperiode, II. Session 1908/09, 4. Band, Nr. 50, S. 2566 ff. (Begründung des 3. Köhlbrandvertrages.) — Protokolle des 42. Hannoverschen Provinziallandtags vom 22. bis 24. Oktober 1908, zweite Sitzung am 22. Oktober, S. 7 ff., besonders die Ausführungen des Referenten Geheimrat Bleßmann, S. 9 ff. — Stenographische Berichte über die Sitzungen der Bürgerschaft zu Hamburg, Reden des Bürgermeisters O'Swald in der 25. Sitzung vom 19. Juni 1907, S. 646 ff., in der 5. Sitzung vom 10. Februar 1909, S. 110 ff. und in der 23. Sitzung vom 16. Juni 1909, S. 618 ff.

[2]) Additional-Akte zur Elbeschiffahrts-Akte vom 23. Juni 1821, abgeschlossen am 13. April 1844 zu Dresden. (Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten 1844, Nr. 37, S. 457 ff.) — Der genannte § 55 (S. 471) lautet wörtlich: „Die Staaten, deren Elbuferstrecken aneinander grenzen oder sich gegenüberliegen, wollen behuf zweckmäßiger und gegenseitig unnachtheiliger Ausführung der Ufer- und Stromwerke, sich die Pläne solcher von ihnen beabsichtigter Anlagen mittheilen und eine Verständigung über die bei deren Ausführung in Betracht kommenden Rechtsverhältnisse, unter Zuziehung von Wasserbauverständigen jederzeit bereitwilligst befördern."

[3]) Vgl. Jahresberichte der Handelskammer zu Harburg für 1890 S. 6, 1891 S. 5, 1892 S. 6, 1894 S. 9.

noch den Abmessungen der hinter Schleusen gelegenen Harburger Häfen entsprach.

Nur wenige Jahre nach Abschluß des Vertrages gingen neue Klagen von Harburg aus, hatte sich doch auch nach dem Jahre 1896 alljährlich eine Anzahl von Schiffen im Köhlbrande zur Leichterung genötigt gesehen. Demgegenüber wies Hamburg darauf hin, daß auch viele Hamburger Schiffe auf der Unterelbe leichtern müßten. Die nunmehr preußischerseits geforderte Herstellung einer gleichen Wassertiefe im Köhlbrand, wie sie die Zufahrtstraße nach Hamburg besitzt, glaubte die Hansestadt mit Rücksicht auf das Fahrwasser der Norderelbe nicht zugestehen zu dürfen, wie denn diese Rücksichtnahme die Stellungnahme Hamburgs bei den früheren Verträgen ebenfalls namentlich bestimmt hatte.

Zu neuen Verhandlungen kam es erst, als Hamburg aus einer gewissen Notlage heraus seinerseits an das preußische Staatsministerium herantrat, mit dem Ersuchen, in Verhandlungen über den Erwerb einer Landfläche auf der preußischen Insel Neuhof, sowie über ein Projekt betreffs Ueberbrückung des Köhlbrands zu treten. Veranlassung zu dem Antrage — und daraus geht die Zwangslage klar hervor — gab hinsichtlich der Forderung von Gebietsteilen Neuhofs die Uebersiedlung der Hapag vom Petersenkai nach Kuhwärder und vor allem die Verlegung der Vulcanwerft von Stettin nach dem südlichen Hamburger Hafengebiet, deren Ausdehnungswünschen Hamburg wegen Mangels an Hafengelände[1]) nachzukommen nicht imstande war. Dem Fehlen jeglichen Hafengeländes östlich des Köhlbrandes entsprang auch die zweite Forderung der Hansestadt, die nach einer Ueberbrückung des Köhlbrandes; denn nunmehr sah sie sich zum Ausbau ihres westlich des Köhlbrandes auf Waltershof gelegenen Geländes für Hafenzwecke genötigt und, um das neue Hafengebiet mit dem alten zu verbinden, forderte sie den Bau einer Brücke.

Preußen benutzte nun diese Gelegenheit und machte das Eintreten in Verhandlungen davon abhängig, daß zu gleicher Zeit in Verhandlungen über die Aufhebung des Köhlbrandvertrages eingetreten würde. Einer Abtretung Neuhofer Gebietes gegenüber erhob Preußen unter der Voraussetzung, daß ihm gleichwertiges Gelände zurückerstattet wurde, keine Bedenken, während es die Frage einer Ueberbrückung des Köhlbrandes von vornherein für undiskutierbar erklärte. Im übrigen drängten die Verhältnisse für Preußen umsomehr nach einer Lösung, als

[1]) Bemerkenswert ist z. B., daß damals der Gedanke einer Verlegung der beiden großen Hamburger Elbbrücken weiter elbaufwärts zum Zweck der Gewinnung weiteren Geländes für Seeschiffshäfen in der Literatur wiederholt lebhaft erörtert worden ist. (Vgl. Max Buchwald: Eine Studie zum Köhlbrandvertrag, Hamburg 1909. — Der Köhlbrandvertrag, Zuschüttung der Unterelbe, Hamburg 1909, S. 14.) Hamburg ist einen anderen Weg gegangen und hat 1910 den Ausbau seines westlich des Köhlbrands gelegenen Seehafengebietes auf Waltershof in Angriff genommen.

Harburg zu Beginn des neuen Jahrhunderts mit preußischer Hilfe zur Anlage von zunächst drei großzügigen 9 m tiefen Hafenbecken als Tidehäfen schritt und sich damit — um den seinerzeit in einer Sitzung des preußischen Herrenhauses von dem Grafen von der Schulenburg-Grünthal gebrauchten Vergleich[1]) heranzuziehen — gleichsam in den Besitz eines großen geräumigen Schrankes setzte, dessen Schlüssel indessen Hamburg in der Hand hatte.

Für Preußen galt es nun während der Verhandlungen möglichst zu erreichen, daß jegliche Beschränkungen hinsichtlich der Köhlbrandtiefe fielen und ihm in Zukunft völlig freie Hand gelassen wurde. Dem stellte sich indessen der hamburgische Standpunkt schroff entgegen, dahin gehend, daß eine beliebige Vertiefung der Süderelbe und des Köhlbrands unbedingt zu Versandungen in den Hamburger Häfen und der Norderelbe führen müsse, was wieder preußischerseits energisch bestritten wurde. In der Lösung dieser rein wasserbautechnischen Frage lag der Schwerpunkt der mehrere Jahre in Anspruch nehmenden Verhandlungen. Aus der Erkenntnis der Lösungsschwierigkeiten, die sich hier ergaben, heraus, kam man bereits auf den ersten Verhandlungen zwischen Hamburg und Preußen im Dezember 1901 dahin überein, die beiderseitigen Techniker mit der Prüfung dieser Frage zu betrauen. Die Arbeiten dieser Techniker fallen in die Jahre 1902 bis 1904 und erwiesen sich als äußerst schwierig. Sie führten zur Auswechselung gegenseitiger Denkschriften, die aber derartig voneinander abwichen, daß eine Verständigung aussichtlos erschien.

Die Verhandlungen wurden damals nicht zu Ende geführt und erst im Jahre 1906 wieder aufgenommen, nunmehr auf Anregung Preußens, weil das Interesse Harburgs seit der Fertigstellung der Seehäfen die Beseitigung der Köhlbrandschranke immer dringender forderte. Hamburgischerseits war inzwischen von Wasserbaudirektor Bubendey ein Projekt ausgearbeitet worden, welches am 27. April 1906 vom Senat dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten zugesandt wurde und das als Grundlage zur Lösung der Frage gedient hat. Darin wird eine Vertiefung des Köhlbrands auf 10 m zugelassen, diese jedoch an eine Reihe von Bedingungen geknüpft. In erster Linie verlangt Hamburg eine Sicherung dagegen, daß sich die Wasserverhältnisse in der Norderelbe infolge der Vertiefung des Köhlbrands verschlechtern; anschließend fordert es eine umfassende Regulierung der Elbe, beginnend an der Seevemündung bis Brunshausen, sowie u. a. eine Vertiefung der Unterelbe.

Am 12. September 1906 trafen die preußischen Gegenvorschläge zu dem Bubendeyschen Projekt ein, welche eine erhebliche Annäherung bedeuteten, und u. a. als neuen Vorschlag eine Verlegung der Köhlbrandmündung enthielten. Durch nunmehr sich anbahnende fortgesetzte

[1]) Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Preußischen Herrenhauses in der Session 1907, 9. Sitzung am 7. Mai 1907, S. 155.

Verhandlungen gelang es endlich, die beiderseitigen Wünsche miteinander in Einklang zu bringen.

Während dieser Verhandlungen nun trat u. a. auch die Frage „Wilhelmsburg", wie auch „Altona" etwas mehr in den Vordergrund, während bisher ganz naturgemäß das Interesse Harburgs Preußens Handeln fast ausschließlich bestimmt hatte. Es mag zunächst sonderbar erscheinen, daß die Interessen Wilhelmsburgs überhaupt in die Köhlbrandfrage hineinspielen, wo doch die Elbinsel weder an den Köhlbrand grenzte noch wie z. B. Altona durch dessen Fahrwasser geschädigt wird. Ein unmittelbarer Zusammenhang, wenn auch ein solcher finanzpolitischer Natur, ergibt sich daraus, daß die Gemeinde Wilhelmsburg, was auch durchweg anerkannt worden ist[1]), in einer Abtretung großer Gebietsteile Neuhofs an Hamburg eine Schädigung ihrer Interessen sah, war doch mit ziemlicher Sicherheit zu erwarten, daß die in dem abgetretenen Gebiet später beschäftigten Arbeiter größtenteils ihren Wohnsitz in Wilhelmsburg suchen würden. Ein Wohnen in dem abgetretenen Gebiet selbst war deshalb nicht möglich, weil dies dem Freihafen einbezogen werden sollte, während einer Besiedlung des Restgebietes von Neuhof entgegenstand, daß sich dies fast ausschließlich im Besitz einer Aktiengesellschaft befand, die gerade damit beschäftigt war, das gesamte Gelände industriell herzurichten, worauf noch genauer zurückzukommen sein wird. Vielmehr war auch noch von letzterer Seite ein Zuzug von Arbeitern zu erwarten.

Aus diesen finanzpolitischen Gesichtspunkten heraus verlangte die Gemeinde Wilhelmsburg Entschädigung, benutzte aber ferner die Gelegenheit, darauf zu dringen, daß nicht nur den gesamten Finanzschwierigkeiten abgeholfen würde, sondern daß auch immer einer Reihe weiterer für die Elbinsel lebenswichtiger Forderungen Rechnung getragen würde, Forderungen, die in einer vom Gemeinderat damals eigens herausgegebenen Broschüre[2]) zusammengefaßt sind. Da uns die Wünsche der Gemeinde aus unseren bisherigen Ausführungen bereits großenteils bekannt sind, so beschränken wir uns auf eine Wiedergabe der Schlußworte, in denen es heißt[3]): „Ein Blick auf die Karte läßt klar erkennen, daß Wilhelmsburg mit Neuhof und Hohe Schaar ein einheitliches Wirtschaftsgebiet bildet, daß zu einer Gemeinde vereinigt werden muß...

---

[1]) Vgl. außer den auf S. 53 (Anmerkung) genannten ersten Beratungen des Köhlbrandvertrages im Preußischen Landtag bezw. Hannoverschen Landtag die entsprechenden zweiten Beratungen: Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Preußischen Hauses der Abgeordneten, 21. Legislaturperiode, II. Session 1908/09, 5. Band, S. 6614 ff. und Protokolle des 42. Hannoverschen Provinziallandtags vom 22. bis 24. Oktober 1908. 4. Sitzung am 24. Oktober 1908, S. 43 ff.

[2]) Die preußische Elbinsel Wilhelmsburg und ihre industrielle Entwicklung. Bearbeitet von dem Gemeindehauptvorsteher Adolf Menge und dem Beigeordneten Albertus Gehrkens im März 1906. Herausgegeben vom Gemeinderat Wilhelmsburg.

[3]) Menge und Gehrkens, a. a. O. S. 41.

Wird Neuhof mit der Hohen Schaar Hamburger Gebiet, so bleibt nichts anderes übrig, als auch Wilhelmsburg an Hamburg abzutreten. Werden die vorgenannten Bedingungen erfüllt — Ausbau des Ernst August-Kanals, Kanalisierung der Rethe, Vertiefung des Reiherstiegs und Eingemeindung von Neuhof und der Hohen Schaar — so muß sich Wilhelmsburg zu einer mächtigen Industriegemeinde entwickeln".

Aus den hier kurz zusammengefaßten Zielen der Gemeinde ergibt sich ohne weiteres deren Stellungnahme während der Köhlbrand-verhandlungen, die ablehnende Haltung gegenüber einer Abtretung von Teilen Neuhofs an Hamburg und die noch schärfere Begegnung eines im Jahre 1904 von der Handelskammer zu Harburg gemachten Vorschlages[1]), Neuhof wie die Hohe Schaar an Hamburg als Entschädigung für die Aufhebung des Köhlbrandvertrages und des Verzichts auf Ueberbrückung abzutreten, ein Vorschlag übrigens, der preußischerseits nirgends Widerhall fand.

Er hinderte infolgedessen auch nicht, daß Harburg und Wilhelmsburg während der späteren Verhandlungen Arm in Arm gingen und in einer am 22. April 1906 unter sich stattfindenden Besprechung dahin übereinkamen, sich in ihren Anträgen bei einer zum 24. April des Jahres vom preußischen Ministerium einberufenen Sitzung, in welcher den beteiligten Stadt- und Landgemeinden Gelegenheit geboten werden sollte, ihre Wünsche zu äußern, gegenseitig zu unterstützen, was denn auch tatsächlich geschah[2]). Wilhelmsburg lag ja selbst in Anbetracht seiner Zukunftspläne an einer Vertiefung des Köhlbrands wie an einer Vermeidung von dessen Ueberbrückung, während auch Harburg eine Anpassung an die Wilhelmsburger Wünsche nicht schwer fiel, abgesehen davon, daß die Stadt sich gegen eine Abtretung des südlichen Teiles der Hohen Schaar an Wilhelmsburg wehrte, sie sich diesen Teil anscheinend damals schon für zukünftige Hafenanlagen reservieren wollte.

Eine ganz besonders geartete Stellung nahm unter den preußischen Interessenten schon aus ihrer völlig anderen Lage heraus die Stadt Altona ein, wie aus den von der Handelskammer zu Altona unter dem 12. April 1906 an den Minister für öffentliche Arbeiten und an den Minister für Handel und Gewerbe gerichteten Vorschlägen[2])[3]) klar hervorgeht. Ihres hohen Interesses wegen, namentlich hinsichtlich der Lösungsvorschläge in den territorialen Fragen, wie wir sie bei den späteren Großhamburgverhandlungen ganz ähnlich wieder auftauchen sehen werden, gehen wir besonders darauf ein. Bezüglich der stromtechnischen

---

[1]) Jahres-Bericht der Handelskammer zu Harburg für 1904, S. 14.

[2]) Akten der Gemeinde Wilhelmsburg betreffend die Vertiefung des Köhlbrands, P. 4c. Band I.

[3]) Vgl. auch: Jahresbericht der Handelskammer zu Harburg für 1905, S. 12 ff. und für 1906, S. 13.

Fragen besteht naturgemäß Interessengleichheit zwischen Altona und der Hansestadt, sind doch beide nur an dem Ausbau der Norderelbe interessiert. Doch begegnen wir hier nicht nur einer gemeinsamen gegen die Interessen Harburgs und Wilhelmsburgs gerichteten Front, sondern es gehen die Forderungen der Handelskammer Altona noch weiter als die Pläne Hamburgs. Da nämlich, wie betont wird, der Hafen Altonas von jeher durch die Mündung des Köhlbrands nachteilig beeinflußt worden ist, wird gefordert, daß die Flußgabelung bei Bunthaus beseitigt und der Köhlbrand durch eine Sperrschleuse hochwasserfrei abgeschlossen wird.

Berührten sich soweit die Interessen Altonas und Hamburgs im Gegensatz zu denen namentlich Harburgs, so trat der umgekehrte Fall hinsichtlich der gemachten Vorschläge zur Lösung der Gebietsfragen ein. Sie wenden sich gegen eine Abtretung Neuhofs an Hamburg, empfehlen vielmehr eine Weiterentwicklung des Hamburger Hafens nach Westen zu. Zusammenfassend heißt es dann wörtlich: „Um die weitgehendste Hafenentwicklung der preußischen Elbstädte zu ermöglichen, wird folgende Landzuweisung in Aussicht genommen. Es wird Neuhof, Kattwyk und Hohe Schaar mit Wilhelmsburg vereinigt, damit Wilhelmsburg bis an das tiefe Wasser des Köhlbrandes reicht und Seehafen wird, und es wird durch Austausch gegen Preußisch Finkenwärder mit den westlich davon liegenden Sänden die hamburgische Gemeinde Moorburg für Preußen erworben, damit Hamburg sich am Köhlbrand entlang bis zum Köhlfleth ausdehnen kann". Diese für Wilhelmsburg natürlich äußerst günstigen Vorschläge haben indessen keine große praktische Bedeutung erlangt.

Wir wenden uns nunmehr dem Ergebnis der Köhlbrandverhandlungen zu, dem am 14. November 1908 zwischen Preußen und Hamburg vorbehaltlich der Ratifikation abgeschlossenen Staatsvertrage[1]), dem ein Schlußprotokoll und ein Nachtrag zum Schlußprotokolle hinzugefügt sind. Der Vertrag behandelt, allgemein gesagt, eine durchgreifende Regulierung der Elbe von der Seevemündung bis Brunshausen, von der die Vertiefung des Köhlbrands nur einen Teil bildet, ferner die Vertiefung der Unterelbe von Brunshausen bis zur See, Gebietsabtretungen und Grenzregulierungen, den Bau einer Bahn von Waltershof nach Harburg sowie verschiedene Maßnahmen im Interesse des Altonaer Hafens wie zum Schutze der Landeskultur und Fischerei. Uns interessiert natürlich in erster Linie die Lösung der von uns bereits angeschnittenen Fragen. Was zunächst die wasserbautechnische Seite des Vertrags anbetrifft, so wird Preußen in § 2 des Vertrages das Recht zugestanden, sofort nach der Verlegung der Mündung des Köhlbrandes, die gleichfalls festgelegt wurde, den Köhlbrand auf 5 m unter Hamburger Null, gleich 10 m unter

[1]) Staatsvertrag zwischen Preußen und Hamburg, betreffend die Verbesserung des Fahrwassers der Elbe und andere Maßnahmen zur Förderung der Seeschiffahrt nach Hamburg, Altona und Harburg. Vom 14. November 1908. (Preußische Gesetzsammlung 1909, Nr. 34, S. 752 ff.)

Mittelhochwasser, zu vertiefen, eine Tiefe, wie sie die Norderelbe vor Hamburg auch hatte. Eine weitere Vertiefung von 12 m unter Mittelhochwasser wird Preußen nach § 2, Absatz 2 erst dann gestattet, wenn Hamburg den beabsichtigten Bau eines Tunnels unter dem Köhlbrand durchgeführt hat oder spätestens nach Ablauf von 24 Jahren nach Inkrafttreten des Vertrages allerdings unter der Voraussetzung nur, daß zuvor oder gleichzeitig in der Norderelbe vor den Kuhwärder Häfen eine solche größere Tiefe hergestellt sein wird. An weiteren wasserbautechnischen Bestimmungen sei nur noch auf den wichtigen § 3 hingewiesen, der sich mit der Bunthäuser Spitze, des „Angelpunktes zur Lösung der Köhlbrandfrage", wie man ihn bezeichnet hat[1]), befaßt, in dem die grundsätzliche Gleichstellung von Norder- und Süderelbe-Köhlbrand ausgesprochen liegt. Im übrigen verweisen wir auf die Bestimmungen des Vertrages selbst.

In besonderem Maße interessiert uns hier die Regelung der Gebietsfragen, die im § 22 des Vertrages enthalten ist[2]). Danach tritt Preußen zirka 139 Hektar Gebiet, einschließlich 27 Hektar Wasserfläche an Hamburg ab und erhält dafür zirka 105 Hektar Landes wieder. Für Hamburg handelt es sich vor allem um 88 Hektar Land auf Neuhof, wofür Preußen namentlich den im Osten Wilhelmsburgs gelegenen 41 Hektar großen Spadenländer Busch sowie die auf der Hohen Schaar gelegenen Moorburger Weiden zurückerhielt. Außerdem findet noch eine Begradigung der nördlichen Wilhelmsburger Grenze statt, während die übrigen Gebietsaustausche nebensächlicher Natur sind.

Um hier gleich, ehe wir zu den einzelnen Punkten Stellung nehmen, die Regelung der Kostenfrage anzuknüpfen[3]), die der § 8 enthält, so ist grundsätzlich zu sagen, daß man sich dahin geeinigt hat, daß Hamburg die Kosten aller Arbeiten in der Unterelbe und Norderelbe sowie der Veränderungen des Trennungswerkes bei Bunthaus, Preußen diejenigen der Süderelbe-Köhlbrand trägt, abgesehen von der Verlegung der Mündung des Köhlbrands, die Hamburg ausführt und wozu Preußen einen Zuschuß in Höhe von 2,2 Millionen Mark leistet. Aus dieser Verteilung der Kosten ergibt sich ohne weiteres, daß Hamburg damit den weitaus größten Teil übernommen hatte.

Besonderer Hervorhebung bedarf im Rahmen unserer Ausführungen noch der § 24 des Vertrages, in welchem Hamburg sich bereit erklärt, „zur Befriedigung der von den beteiligten öffentlich-rechtlichen Verbänden an Preußen infolge der Gebietsabtretungen gestellten Anforderungen" die Summe von 300 000 Mark zu entrichten, weil in dieser Summe die gesamte finanzielle Entschädigung an Wilhelmsburg enthalten ist.

---

[1]) Der Köhlbrandvertrag, Zuschüttung der Unterelbe. Hamburg 1909, S. 11.

[2]) Vgl. Der Köhlbrandvertrag, Zuschüttung der Unterelbe, S. 7 ff.

[3]) Ebenda, S. 23 ff.

Soviel aus dem Vertrage, zu dessen Inhalt und Zustandekommen sich der damalige hamburgische Bürgermeister O'swald in einer die Verhandlungen in der Bürgerschaft einleitenden Rede dahin äußerte[1]): „... ich möchte meinerseits im Interesse einer zutreffenden Beurteilung betonen, daß auf beiden Seiten nicht alles erfüllt ist, was angestrebt wurde, daß namentlich Hamburg eine schwere finanzielle Last übernimmt, daß aber, um nach einer achtjährigen Verhandlung endlich zu einem Abschluß zu kommen, beide Parteien Hamburg sowohl wie Preußen, von ihren Forderungen nachlassen und versuchen mußten, sich zu verständigen, und daß der vorliegende Vertrag als ein Kompromiß anzusehen ist, der für Hamburg annehmbar ist und deshalb auch vom Senat der Bürgerschaft zur Annahme empfohlen wird". Der Kompromißcharakter des Vertrages trat nach außen hin schon darin in die Erscheinung, daß keine von beiden Parteien, abgesehen von den beiderseitigen Regierungsbehörden, zufrieden war, jede sich vielmehr übervorteilt glaubte. War die Frage schon vor dem Zustandekommen des Vertrages zum Gegenstand eines lebhaften Pressekampfes geworden und hatten sich die beiderseitigen Regierungen ob ihrer „Nachgiebigkeit" heftigen Angriffen ausgesetzt gesehen, so nun erst recht[2]). In den Verhandlungen des Hannoverschen Landtages sowohl als auch in den ersten Beratungen des Preußischen Abgeordnetenhauses, als auch denen der Hamburgischen Bürgerschaft über die Köhlbrand-vorlagen wurden fast nur ablehnende Stimmen laut, und die Kritiken gingen teils soweit, daß der Vertrag zum mindesten stark gefährdet erschien. Hierauf genauer einzugehen erübrigt sich umsomehr, als nach nochmaliger Beratung der Vorlage in besonderen Ausschüssen sowohl seitens Preußens als auch hamburgischerseits die Kritiken mehr und mehr verstummten, und der Staatsvertrag auf beiden Seiten in dritter Lesung genehmigt wurde. Scheinbar hatte sich die Ansicht durchgerungen, daß eine Lösung der Schwierigkeiten nur durch gegenseitiges Nachgeben zu erreichen war, war doch auch schließlich auf beiden Seiten des Hauptziel erreicht worden, für Preußen eine weitgehende Vertiefung des Köhlbrands und für Hamburg die Erweiterung der Hafenanlagen nach Süden und die Möglichkeit ihrer weiteren Ausdehnung nach Westen. Von dieser Tatsache ausgehend würdigte damals die Handelskammer zu Hamburg den Köhlbrandvertrag in dem Jahresbericht 1909 folgendermaßen[3]): „Ungeachtet der bedeutenden Lasten, welche uns der Vertrag auferlegt, haben wir doch bei der Notlage, in der wir uns mit unseren Hafenverhältnissen befanden, seinen Abschluß nur als einen bedeutungsvollen Fortschritt begrüßen können, weil er uns endlich die Bahn freigemacht hat zur Fortsetzung des nationalen Wettbewerbs mit den

[1]) Stenographische Berichte über die Sitzungen der Bürgerschaft zu Hamburg. 5. Sitzung vom 10. Februar 1909, S. 110.

[2]) Siehe Roland Fuhrmann: Die Elbregulierung und ihre Folgen für die Kleinschiffahrt, S. 60 ff. — Der Köhlbrandvertrag, Zuschüttung der Unterelbe, S. 30 ff.

[3]) Jahresbericht der Handelskammer Hamburg, 1909, S. 64.

Häfen der konkurrierenden fremden Nationen, die alle bereits an der Erweiterung und besseren Ausgestaltung ihrer Seehäfen arbeiten".

Nunmehr zur eigentlichen Hauptfrage, der Bedeutung des Köhlbrandvertrages für die Elbinsel Wilhelmsburg! Dazu ist zunächst zu sagen, daß von den 43 Paragraphen sich nur der bereits erwähnte § 24 direkt auf Wilhelmsburg bezieht, zu welchem es in der Begründung des Vertrages u. a. heißt[1]): „Besonders hoch sind die Schul- und Armenlasten, die zum Teil schon jetzt für die Familien von Arbeitern aufgewendet werden, welche auf hamburgischem Gebiet beschäftigt sind. Das Verlangen der Gemeinde nach Sicherstellung gegen eine Erhöhung dieser Lasten infolge der Gebietsabtretung erscheint daher berechtigt... Um jedoch der preußischerseits im Interesse der Gemeinde Wilhelmsburg erhobenen Forderung zu entsprechen, entrichtet Hamburg an Preußen einen Betrag von 300 000 ℳ, welchen die preußische Staatsregierung dazu verwenden wird, sowohl der Gemeinde Wilhelmsburg als auch anderen etwa durch den Zuzug hamburgischer Arbeiter mehr belasteten Gemeinden angemessene Entschädigungen zu gewähren".

Daß es sich bei dieser Abfindungssumme, von der Wilhelmsburg 200 000 ℳ erhalten sollte, um eine völlig unzulängliche Entschädigung handelte, — der Abgeordnete Dr. Varenhorst[2]) brauchte damals im preußischen Abgeordnetenhause den passenden Vergleich von einem „Tropfen auf den heißen Stein" — bedarf wohl schon im Hinblick darauf, daß die Gemeinde damals 4 Millionen Mark verlangt haben soll[3]) keines weiteren Kommentars.

Preußen hatte nun bereits vor Zustandekommen des Vertrages sich mit Wilhelmsburg dahin geeinigt, daß die Gemeinde gleichsam als Ersatz für die geringe Entschädigung, deren Höhe demnach damals schon feststand, die Restgemeinde Neuhof erhalten sollte[4]). Ob damals ein gewisser Druck auf den Gemeinderat ausgeübt worden ist, wie später einer der Abgeordneten des hannoverschen Provinziallandtages in einer Sitzung behauptet hat[5]), läßt sich für uns natürlich schwer feststellen. Jedenfalls ist es

---

[1]) Sammlung der Drucksachen des Preußischen Hauses der Abgeordneten. 21. Legislaturperiode, II. Session 1908/09, 4. Band, Nr. 50, S. 2573 ff.

[2]) Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Preußischen Hauses der Abgeordneten. 21. Legislaturperiode, II. Session, 1908/09, 1. Band, 22. Sitzung am 4. Februar 1909, S. 1596.

[3]) Vgl. Protokolle des zweiundzwanzigsten Hannoverschen Provinziallandtags. 4. Sitzung am 24. Oktober 1908, S. 47 und S. 64.

[4]) Wir beziehen uns in diesem Punkte auf die Ausführungen des Regierungskommissars Geheimrat Dr. Lenz im hannoverschen Provinziallandtag, in welchen dieser u. a. einen einstimmigen Beschluß des Wilhelmsburger Gemeinderats vom 26. September 1907 wiedergibt, demzufolge sich Wilhelmsburg unter der Bedingung mit der vorgesehenen Regelung des Köhlbrandvertrages einverstanden erklärt, daß es die Restgemeinde Neuhof und 200000 Mark Entschädigung erhält. (Protokolle des 42. Hannoverschen Provinziallandtags vom 22. bis 24. Oktober 1908, 4. Sitzung am 24. Oktober 1908, S. 60.)

[5]) Ebenfalls in der 4. Sitzung am 24. Oktober, S. 63 und 64.

auffällig, daß sich die Gemeinde mit dieser Regelung zufrieden gegeben hat, wo sie sich doch viel weitergehende Ziele gesteckt hatte.

Bei den später stattgefundenen Verhandlungen im hannoverschen Provinziallandtag und im preußischen Abgeordnetenhause hat diese Frage einer finanziellen Entschädigung an Wilhelmsburg eine wichtige Rolle gespielt. Einmütig stellten sich die Abgeordneten damals auf den Standpunkt, daß Wilhelmsburg großes Unrecht geschehen sei und dieser Punkt des Vertrages besonders einer Revision bedürfe, wurden doch Stimmen laut, denen eine Abfindungssumme von 4 Millionen Mark angemessen erschien[1]).

Einen positiven Ausdruck fanden diese vielen den Schutz der Elbinsel fordernden Stimmen lediglich in einem wenig weit gehenden Antrage des Provinziallandtages, dahin gehend, Preußen möge die Gemeinde mit einem gleichen Betrage von 200 000 ℳ unterstützen und ihr „auch in Zukunft ausreichende Fürsorge" zuteil werden lassen[2]), was Preußen hinsichtlich der Zahlung der genannten Summe abgelehnt hat.

Es blieb für die Elbinsel bei der bloßen geringfügigen Entschädigung durch Hamburg, und auf der anderen Seite wurde die Einverleibung Neuhofs entgegen dem einmütigen Widerstand von deren Bevölkerung, worauf noch zurückzukommen sein wird, in die Tat umgesetzt[3]). Darüber hinaus wurde noch der von Hamburg an Preußen abgetretene Spadenländer Busch der Gemeinde Wilhelmsburg einverleibt, was für diese insofern von besonderem Vorteil war, als sie die Durchführung des projektierten verlängerten Ernst August-Kanals durch dies Gebiet plante. Aus den somit erzielten Gebietserweiterungen ergibt sich die große Bedeutung des dritten Köhlbrandvertrages für die Elbinsel ohne weiteres, war doch mit dem Erwerb von Neuhof der Hauptwunsch der Gemeinde, an das seetiefe Wasser des Köhlbrandes zu kommen, erfüllt worden. Zudem handelte es sich bei diesem Neuerwerb um ein im Aufblühen begriffenes äußerst zukunftreiches Industriegebiet, dessen bisherige Entwicklung nunmehr kurz nachgeholt werden soll, wobei wir uns ein genaueres Eingehen auf die ältere Zeit schenken können, da sie von der Wilhelmsburgs nicht wesentlich abweicht.

Die Industrieentwicklung der 293 Hektar großen Elbinsel Neuhof beginnt erst mit dem Jahre 1895[4]). Bis dahin trug die Insel

---

[1]) Protokolle des 42. Hannoverschen Provinziallandtags vom 22. bis 24. Oktbr. 1908, 4. Sitzung am 24. Oktober 1908, S. 47.

[2]) Ebenda, S. 66/67.

[3]) Siehe: Gesetz über die Ausführung des Staatsvertrags zwischen Preußen und Hamburg vom 14. November 1908, betreffend die Verbesserung des Fahrwassers der Elbe und andere Maßnahmen zur Förderung der Seeschiffahrt nach Hamburg, Altona und Harburg sowie über die Aenderung der Landesgrenze gegen Hamburg. Vom 25. August 1909, § 7—9. (Preußische Gesetzsammlung Nr. 34, S. 750 ff.)

[4]) Vgl. für das Folgende: Ernst Reinstorf, Wilhelmsburger Heimatbuch, S. 110. — Ferdinand Rippold, Die Entwicklung Neuhofs in der Jubiläumsausgabe der „Wilhelmsburger

vorwiegend ländlichen Charakter und befand sich als Lehnsgut im Besitze der hannoverschen freiherrlichen Familie von Grote, welche das Land vornehmlich nur für Weidezwecke ausnutzte. Infolgedessen war das Eiland nur dünn besiedelt. Die Bewohner waren meist Fischer, deren Hütten hinter den schützenden Deichen am Reiherstieg und am Köhlbrand lagen. Seit 1850 etwa hatten sich einige kleine Werftbetriebe namentlich am Reiherstieg niedergelassen, so die Werft von Gustav Wolkau.

Eine grundlegende Umgestaltung erfuhren die gesamten wirtschaftlichen Verhältnisse dieser Elbinsel 1895. In diesem Jahre erlangte der damalige Besitzer, Freiherr Otto von Grote, die landesherrliche Erlaubnis zur Umwandlung des Lehngutes in ein Geldfideikommis der Groteschen Familie und verkaufte daraufhin seinen gesamten Besitz an die „Aktiengesellschaft Neuhof", eine Gründung der „Berliner Handelsgesellschaft".

Damit waren die idyllischen Zeiten der Marschinsel auch für Neuhof vorbei und es beginnt auch deren Industriegeschichte. Die Aktiengesellschaft nahm die Aufschließung sofort mit rühriger Emsigkeit in die Hand, sodaß sich das Landschaftsbild recht bald von Grund aus umgestaltete. Die Häuser an den Deichen wurden zum größten Teil angekauft, den Bewohnern aber noch zur Benutzung überlassen, bis mit dem Verkauf der einzelnen Grundstücke begonnen würde. Quer durch die Insel legte die Gesellschaft einen Verbindungskanal zwischen Köhlbrand und Reiherstieg, den sogenannten Neuhofer Seeschiffskanal, dem sie eine Breite von 60 m und eine Tiefe von zirka 5 m gab. Dieser Kanal fließt nach dem Köhlbrand frei ab, während er mit dem Reiherstieg durch eine Schleuse verbunden ist. Als Seeschiffsweg nach dem Reiherstieg kommt er schon infolge seiner geringen Schleusenabmessungen nicht in Frage.

Gleichzeitig mit dem Kanalbau erfolgte die sturmflutfreie Aufhöhung der Insel, wobei die aus den damals im Ausbau befindlichen Kuhwärder Häfen gewonnenen Erdmassen zur Verwendung gelangten. Der mit der Ausbaggerung der Hamburger Häfen damals beschäftigten Bremer Baugesellschaft wurde daher auch die Aufhöhung Neuhofs übertragen.

An weiteren Aufschließungsarbeiten erfolgten durch die Aktiengesellschaft Neuhof damals die Ueberbrückung des Reiherstiegs mit einer Drehbrücke zwecks Herstellung einer landfesten Verbindung mit Wilhelmsburg sowie der Bau einer breiten Hauptchaussee, welche über die Drehbrücke Anschluß an das Wilhelmsburger Straßennetz findet, wie endlich die Herstellung eines Gleisanschlusses zum Wilhelmsburger Industriebahnhof.

Eine erste industrielle Besiedlung des aufgeschlossenen Geländes erfolgte 1905 durch die „Sägewerke und Lagerei-Gesellschaft m. b. H.",

---

Zeitung", Nr. 108 B vom 9. Mai 1916. — Wilhelmsburger Gemeinde-Zeitung Nr. 157 vom 15. Dezember 1903, Nr. 178 vom 31. Juli 1908 und Nr. 215 vom 14. September 1909. — Jahresberichte der Handelskammer zu Harburg für 1901, S. 27, 1902, S. 27 und 1903, S. 28.

einem größeren Unternehmen, welches sich am Neuhofer-Seeschiffskanal niederließ[1]). An weiteren Neugründungen war während der Zeit von 1895 bis zur Einverleibung Neuhofs in Wilhelmsburg nur noch die bereits 1896 erfolgte Gründung einer Yachtwerft durch Max Oertz am Reiherstieg erfolgt.

Demnach finden wir vor der Eingemeindung auf Neuhof damals einige meist noch kleinere Werften, das genannte Sägewerk, wie endlich die große Aktiengesellschaft, deren Grundkapital bereits bei der Gründung 5 Millionen Mark betrug und die nicht weniger als reichlich 263 Hektar Land auf der Insel besaß, von welchen sie dann 88 Hektar gewinnbringend an Hamburg verkaufte[2]). Von dem noch übrig bleibenden Gelände auf Neuhof, welches ja im ganzen annähernd 300 Hektar umfaßt, entfielen reichlich 18 Hektar auf die übrigen oben genannten Unternehmungen, gut 12 Hektar auf öffentliche Gewässer und endlich nur 32 ar 46 qm auf Kleinbesitz von Privatpersonen. Von der in der Gemeinde aufkommenden Gesamtgrundsteuer von 1111,52 ℳ entfielen daher auf die Aktiengesellschaft allein 1024,62 ℳ, der Rest von 86,90 ℳ auf drei von den übrigen Unternehmungen, während die restlichen vierzehn Grundbesitzer zur Grundsteuer nicht veranlagt wurden.

Worauf wir mit den Zahlen hinaus wollen, ist einmal der Hinweis, daß Preußen wegen dieses Mangels an einer bodenständigen Bevölkerung, der ein gesundes kommunales Leben in Frage stellt, die Einverleibung der Restgemeinde Neuhof gegen den Willen der Bevölkerung vollzogen hat. Zweitens aber geben uns die Zahlen eine Erklärung darüber, weshalb der Widerstand gegen die Eingemeindung damals namentlich von der Aktiengesellschaft Neuhof ausging, wenn wir ihnen nur hinzufügen, daß in Wilhelmsburg damals 185 % der Staatseinkommensteuer und 285 % der Grund- und Gebäudesteuer, in Neuhof aber nur 110 % bezw. 160 % an Kommunalabgaben erhoben wurden. Immerhin erreicht wurde mit dem Widerstande, wenn auch nicht die Erhaltung der Selbständigkeit Neuhofs, so doch ein zehnjähriges Steuerprivileg dergestalt, daß in den ersten zehn Jahren nach der Eingemeindung Steuerpflichtige, welche am 1. April 1909 bereits in Neuhof gemeindesteuerpflichtig waren, in der Gemeinde Wilhelmsburg zur Gemeindeeinkommensteuer mit nicht mehr als 110 Prozent, zur Gemeinde-Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer mit nicht mehr als 160 Prozent Zuschlägen zu den staatlich veranlagten Steuersätzen herangezogen werden durften[3]).

---

[1]) Vgl. Jahresbericht der Handelskammer zu Harburg für 1904, S. 30.

[2]) Vgl. auch für das Folgende: Sammlung der Drucksachen des Preußischen Hauses der Abgeordneten, 21. Legislaturperiode, II. Session 1908/09, 4. Band, Drucksache Nr. 50, S. 2589 ff. (Begründung des Entwurfs zu einem Gesetze über die Aenderung der Landesgrenze gegen die Freie und Hansestadt Hamburg im Landkreise Harburg.)

[3]) Gesetz über die Ausführung des Staatsvertrags zwischen Preußen und Hamburg vom 14. November 1908, betreffend die Verbesserung des Fahrwassers der Elbe und andere Maßnahmen zur Förderung der Seeschiffahrt nach Hamburg, Altona und Harburg sowie über die Aenderung der Landesgrenze gegen Hamburg. Vom 25. August 1909, § 9. (Preußische Gesetzsammlung 1909, Nr. 34, S. 751.)

3. Kapitel.

Der weitere wirtschaftliche Aufschwung Wilhelmsburgs seit dem 3. Köhlbrandvertrage bis in die Gegenwart.

Mit dem Ausbau des Köhlbrands wurde bald nach dem Zustandekommen des Vertrages begonnen. 1912 war die neue Köhlbrandmündung fertiggestellt[1]), während die Vertiefungsarbeiten im Köhlbrand erst während der ersten Kriegsjahre völlig fertiggestellt worden sind.

Im übrigen geschah hinsichtlich der eigentlichen Wilhelmsburger Wasserstraßen seitens Preußens nichts; weder wurde mit dem von der Gemeinde erwarteten Ausbau der Rethe Ernst gemacht noch der Reiherstieg, über dessen geringe Tiefenverhältnisse die Klagen nicht verstummten, weiter vertieft. Auf die Beschwerden von Wilhelmsburger Firmen hin wurde schließlich 1913 eine Vertiefung in Aussicht genommen[2]), die indessen infolge des Kriegsausbruches nicht zur Ausführung gelangte. Ein frommer Wunsch blieb für die Gemeinde auch der Ausbau des Ernst August-Kanals, den man infolgedessen wohl gelegentlich als deren „Schmerzenskind" bezeichnet hat. Die Ausführung dieses langjährigen Projektes erwies sich im Interesse einer weiteren industriellen Entwicklung der Elbinsel noch als besonders dringlich, seitdem die Wilhelmsburger Terraingesellschaft im Jahre 1909 einen 36 m breiten und 2½ m tiefen, die Schlinckschen Palminwerke mit dem Ernst August-Kanal in Verbindung setzenden Kanal fertigstellte, den sogenannten Jaffeekanal[3]), der also größere Tiefen- und Breitenabmessungen besaß als der Ernst August-Kanal selbst. Darauf, daß der hier in Rechnung gestellte baldige Ausbau des Ernst August-Kanals sich als illusorisch erwies, das Mißverhältnis zwischen beiden Kanälen vielmehr fortbestand, ist es offenbar zurückzuführen, daß die damals erwartete industrielle Besiedlung des zu beiden Seiten des Jaffeekanals gelegenen Geländes der Wilhelmsburger Terraingesellschaft nicht eingesetzt hat.

Allerdings erfolgte eine nennenswerte Neuansiedlung von Industrien, um nunmehr auf diesen Punkt zu kommen[4]), in der ersten Zeit nach dem Köhlbrandvertrage wahrscheinlich infolge der wenig günstigen allgemeinen Wirtschaftslage auch im übrigen Wilhelmsburg nicht. Hingegen belebte

---

[1]) Jahresberichte der Handelskammer zu Harburg für 1912, S. 36.

[2]) Vgl. Jahresberichte der Handelskammer zu Harburg für 1913, S. 40.

[3]) Wilhelmsburger Zeitung Nr. 73 vom 27. März 1909.

[4]) Den sämtlichen nachfolgenden Daten über gewerbliche Unternehmungen Wilhelmsburgs liegen als Quellen zugrunde: Akten des Handelsregisters zu Harburg und neuere Akten der Handelskammer zu Harburg (eine über die Wilhelmsburger Industrie geführte Kartothek). Ergänzend hinzugezogen sind die Wilhelmsburger Adreßbücher 1911, 1912, 1913, 1914. 1919/20 und 1925 sowie gelegentliche Notizen in der Wilhelmsburger Zeitung.

sich das Terraingeschäft als solches, wurden doch 1909 zwei neue Terraingesellschaften auf der Elbinsel gegründet, die „Wilhelmsburger Grundverwertungsgesellschaft m. b. H.“, zwecks An- und Verkauf von Grundstücken am Reiherstieg sowie die „Stillhorn Landgesellschaft m. b. H.“, im Osten Wilhelmsburgs, die namentlich den Ankauf von Landstellen bezweckte, beide mit einem Stammkapital von je 100 000 Mark.

Neue Fabriken sehen wir in den Jahren 1909 bis 1911 nur wenig entstehen. Die Handelskammer Harburg bemerkt zu dieser Tatsache in ihrem Jahresbericht 1910[1]): „Haben sich auch auf der Insel Wilhelmsburg einige industrielle Werke angesiedelt, so entsprach der Umfang der Ansiedlungen nicht den Erwartungen; es ist vielmehr mit dem das Jahr 1910 beherrschenden wirtschaftlichen Aufschwung die Entstehung neuer industrieller Anlagen nicht Hand in Hand gegangen“. Den Hauptgrund hierfür sah man damals in der Einführung der Wertzuwachssteuer[2]).

Es erfolgte in den genannten Jahren lediglich die Inbetriebnahme von zwei allerdings recht nennenswerten Fabrikbetrieben, die eines Säge- und Furnierwerkes seitens der Firma Franz Schlobach & Co., G. m. b. H. am Schmidtkanal sowie die der „Benzinwerke Wilhelmsburg, G. m. b. H.“, am Reiherstieg. Nebenbei erwähnt sei die 1911 erfolgte Gründung einer Oelfabrik unter der Firma „Norddeutsche Oelraffinerie Harders & Co.“, die im selben Jahre wieder aufgelöst wurde.

Daß indessen eine industrielle Neubelebung erwartet wurde, geht schon daraus hervor, daß im Jahre 1911 drei neue Terraingesellschaften auf der Elbinsel Fuß faßten, die mit einem Grundkapital von einer Million Mark gegründete „Bodenaktiengesellschaft Hamburg-Wilhelmsburg“, die mit einem Stammkapital von 100 000 ℳ gegründete „Hamburger-Hafenindustrie G. m. b. H. Wilhelmsburg“ und endlich die mit einem Stammkapital von ebenfalls 100 000 ℳ gegründete „Peute-Industrieterrain G. m. b. H.“. Während die erstgenannte Gesellschaft im Westen Wilhelmsburgs einen Teil jenes durch den Ernst August-Kanal, die Geleise der Staatsbahn und die hamburgische Grenze gebildeten Dreiecks erwarb, ließen sich die beiden letzteren im Ostteile der Insel nieder, die Hamburger Hafenindustrie ganz nahe dem Wilhelmsburger Güterbahnhof und die Peute-Industrieterrain G. m. b. H., deren Terrain 71 Hektar umfaßte, direkt an der hamburgischen Grenze, zum Teil sogar darüber hinausgreifend.

Zu der erwarteten Belebung der Wilhelmsburger Industrie kam es in den Jahren 1912 und 1913, in welchen eine Reihe von Neugründungen erfolgte, von denen eine größere Anzahl allerdings nur einen sehr kurzen Bestand gehabt hat. Zu den heute auf der Elbinsel nicht mehr bestehenden Unternehmungen gehören z. B., um die hauptsächlichsten zu

[1]) Jahresberichte der Handelskammer zu Harburg für 1910, S. 16.

[2]) Vgl. die Jahresberichte der Handelskammer zu Harburg für 1909, S. 12 und für 1911, S. 14.

nennen, die Kunststeinfabriken von Ferdinand Leser & Söhne und A. Kehrhahn, ein unter der Firma „Pommè und Meyer" gegründetes Eisenwerk, eine Filiale der chemischen Fabrik von Julius Großmann in Hamburg, eine unter der Firma „Alwin Meyer & Co." gegründete Schiffswerft an der Süderelbe, das „Teerproduktenwerk Wilhelmsburg, G. m. b. H." am Schmidtkanal, ein Holzlager der Firma J. K. Möller & Söhne", Altona auf Neuhof sowie endlich eine Anzahl von kleineren Lackfabriken, wie „Dr. H. Rabe", „Georg Becker" und die Firma „Stehmann, Heesch & Co.". Ebenfalls sehr schnell wieder von der Bildfläche verschwunden sind zwei weitere damals auf Neuhof gegründete Unternehmungen, die mit einem Stammkapital von 500 000 ℳ gegründete „Oleum-Gesellschaft m. b. H.", die 1914 konkurs gegangen ist, wie die 1913 mit einem Stammkapital von 100 000 ℳ gegründete „Mineralöl-Lager G. m. b. H.", die 1915 in Zwangsverwaltung trat.

Den übrigen damals gegründeten Unternehmungen begegnen wir noch heute auf der Elbinsel, so den Norddeutschen Chemischen Werken G. m. b. H. am Veringkanal, den Mangan- und Oxydwerken Schreyer & Co. mit dem Stammhaus in Hannover, einer Kupferschmiede nebst Maschinenbauanstalt unter der Firma „Belitz & Gerwert", später „Wilhelm Belitz", dem „Hobel- und Sägewerk Reiherstieg, G. m. b. H.", seit 1916 unter der Firma „Gottfried Hagen", den am Schmidtkanal errichteten „Vereinigten Lackfabriken G. m. b. H.", dem Kohlenlager J. C. Rosendahl & Co., der Faßgroßhandlung von Wilhelm Harms, den „Sangajolwerken G. m. b. H.", eine Tochtergesellschaft der „Benzinwerke Wilhelmsburg G. m. b. H.", und endlich der als besonders wichtig zu nennenden „Köhlbrand-Industriegesellschaft m. b. H.", einem Naphta- und Benzinlager, das bald nach seiner Inbetriebnahme in die Hände der Deutschen Erdöl Aktiengesellschaft, Berlin, überging und zu deren Oelumschlagstelle ausgebaut wurde.

Im Jahre 1914 nahmen die industriellen Neugründungen einen lebhaften Fortgang. Es entstanden die „Asbest- und Gummiwerke, Martin Merkel, G. m. b. H", am Veringkanal, die „Hanseatische Autogas G. m. b. H.", ein Tochterunternehmen der bereits früher genannten „Hanseatischen Acetylen und Gasindustrie", eine Fabrik für Oelextraktion von Gustav Kindt am Veringkanal, eine von Fritz Frank gegründete Schiffstischlerei und -zimmerei, der später eine Werft angegliedert wurde am Reiherstieg und endlich eine Fabrik für Feld- und Industriebahnen am Schmidtkanal unter der Firma „Leipziger & Co.".

Eine Reihe weiterer damals gegründeter Fabriken ist wahrscheinlich infolge der Kriegsereignisse sehr schnell von der Bildfläche verschwunden, so die „Deutsche-Felsen-Oel-Gesellschaft, Franzen & Co", Berlin, ein Lohnhobelwerk am Veringkanal unter der Firma „Brokmann, Rein, Passow" wie auch das ebenfalls an diesem Kanal gelegene Mineralölwerk von Franz Sander.

Der Ausbruch des Weltkrieges bedeutete für die industrielle Entwicklung der Elbinsel einen harten Schlag, fand dadurch doch die namentlich in den letzten Jahren zu neuem Leben erwachte Unternehmungslust ein jähes Ende. Es erfolgten zwar, wie wir noch sehen werden, in den Kriegsjahren einige wenige Neugründungen, die jedoch zahlenmäßig in gar keinem Verhältnis stehen zu denen der Vorjahre, ja wir können sagen denen der damals reichlich ein Vierteljahrhundert währenden Industriegeschichte Wilhelmsburgs überhaupt, als deren Ergebnis an dieser Stelle nur die Tatsache angeführt sei, daß die Gesamtzahl der bei Kriegsausbruch vorhandenen Unternehmungen, einschließlich der kleineren, die Zahl 80 bereits überschritten hatte[1]).

Einen noch augenfälligeren Einhalt geboten die Kriegsereignisse der Bevölkerungszunahme auf der Insel und der damit in Zusammenhang stehenden wachsenden Besiedlung und Bebauung. Der Zustrom von einer Arbeiterbevölkerung hatte sich seit 1909 — bis dahin hatten wir die Entwicklung ja bereits verfolgt — unentwegt fortgesetzt, bisweilen sogar besonders starke Formen angenommen, so vom Jahre 1910 bis 1911, binnen welcher Zeit die Bevölkerung um nicht weniger als annähernd dreitausend Personen stieg[2]). Die höchste Bevölkerungszahl erreichte Wilhelmsburg im Juni 1914 mit 33 995 Einwohnern. Wie bisher hatten die Bezirke Reiherstieg, Rotehaus, Stillhorn I und Stillhorn IV auf die Zuziehenden die stärkste Anziehungskraft ausgeübt. So wohnten bereits 1910 im Bezirk Reiherstieg 11 980, in dem eng mit ihm verwachsenen Bezirk Rotehaus 5578 Einwohner bei einer Gesamteinwohnerzahl der Gemeinde von 28 242[3]).

Ein recht vielseitiges Bild bietet uns die Bebauung der Insel mit Wohnhäusern, wenn wir nach den hier als Bauherren auftretenden Personen respektive Personeneinheiten fragen. Außer zahlreichen privaten Bauunternehmungen begegnen uns da eine Anzahl von Genossenschaften, von denen wir den Eisenbahn-Bauverein und den Wilhelmsburger Spar- und Bauverein bereits früher erwähnt haben. Hinzu kamen der 1902 gegründete „Gemeinnützige Bauverein Reiherstieg e. G. m. b. H.", der eine Anzahl Häuser gebaut hat[4]), sowie die „Allgemeine Deutsche Schiffszimmerer-Genossenschaft e. G. m. b. H. zu Hamburg", die 1875 in Hamburg gegründet worden ist und im Jahre 1910 im Bezirk Reiherstieg 13 Wohnhäuser mit 103 Wohnungen errichtete[5]). Weitere Wohnungsbauten erfolgten durch einige Wilhelmsburger Firmen, namentlich die Hamburger Wollkämmerei, die für den Bau einer großen Anzahl

[1]) Vgl. Wilhelmsburger Adreßbuch 1914, 12. Jahrgang, S. 9—16.
[2]) Ebenda, S. 19.
[3]) Vgl. Wilhelmsburger Adreßbuch 1914, S. 18.
[4]) Vgl. Wilhelmsburger Adreßbuch 1914, S. 54.
[5]) Vgl. Allgemeine Deutsche Schiffszimmerer-Genossenschaft. Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht zu Hamburg: Rechenschaftsbericht über die Tätigkeit unserer Genossenschaft in den Jahren 1909 und 1910. (Vorwort.)

Arbeiterwohnungen sorgte und die Firma Vering'sche Grundstücke, die für ihre Beamten ein eigenes Wohnviertel herrichtete. Außerdem sehen wir einige größere Hamburger Firmen den Bau von Wohnhäusern für ihre Arbeiter im Bezirk Reiherstieg in die Hand nehmen und zwar einmal die Firma „Ertel, Bieber & Co.", welche bereits zu Beginn des Jahrhunderts für die Arbeiter ihrer auf dem Kleinen Grasbrook gelegenen Kupferhütte 15 Häuser, die von 55 Familien bewohnt werden, erbaute[1]) und ferner die Hamburg-Amerika Linie, welche in den Jahren 1910/11 eine Reihe von Arbeiterwohnhäusern entstehen ließ. Mit einer Bebauung Neuhofs endlich wurde durch die im Jahre 1910 gegründete „Neuhofer Wohnstätten-Gesellschaft m. b. H", begonnen, einer von der „Aktiengesellschaft für Erwerb und Verwertung von Industrie und Hafengelände" ausgehenden Gründung, an welcher die hamburgischen Vulcan-Werke beteiligt sind. Sie errichtete zwei große Häuserblocks auf der Insel, die sich unmittelbar an der hamburgischen Grenze im Westen Neuhofs, also etwas südlich der Vulkanwerft, hinziehen.

Mit dem Ausbruch des Krieges kam die Bautätigkeit auf der Elbinsel Wilhelmsburg völlig zum Erliegen, eine Erscheinung, die sich wie allgemein im deutschen Reich auch über die Nachkriegszeit hinweg ausgedehnt hat, auf deren Gründe wir hier nicht eingehen wollen. Erst in jüngster Zeit hat der Wohnungsbau auch in Wilhelmsburg eine kleine Belebung erfahren, insofern nämlich, als die politische Gemeinde als solche den Bau einiger Wohnhäuser in die Hand genommen hat und auch einzelne Firmen einige Beamtenwohnhäuser errichteten[2]).

Noch bemerkenswerter ist, daß die Hamburger Wollkämmerei Mitte des Jahres 1924 mit umfangreichen Siedlungsprojekten auf den Plan getreten ist[3]). Sie hat bereits im Osten der Elbinsel durch Umtausch mit Gemeindeländereien ein 12½ Hektar großes Gelände für ihre Werkangehörigen erworben, auf welchem zirka 200 bis 250 Wohnungen, möglichst Einfamilienhäuser erbaut werden sollen. Für jede Wohnung ist ein Garten von 300 bis 400 Quadratmetern vorgesehen. Mit dem Bau der Wohnhäuser soll im Frühjahr des Jahres 1925 begonnen werden.

Bemerkenswert dafür, daß das Bauwesen auf der Elbinsel wieder völlig in Fluß zu kommen scheint, ist endlich noch die ebenfalls 1924 erfolgte Neugründung einer Baugenossenschaft unter dem Namen „Elbinsel", die ebenfalls im Frühjahr 1925 den Bau von Kleinwohnungen mit Nutzgärten in Angriff zu nehmen gedenkt[4]).

Die Folgewirkungen des Krieges für die einzelnen Wilhelmsburger Industrien oder auch Industriezweige im Einzelnen zu verfolgen, würde uns zu weit führen. Entsprechend der Vielseitigkeit der auf der Elbinsel

[1]) Vgl. Menge und Gehrkens, a. a. O., S. 34.

[2]) Vgl. Wilhelmsburger Adreßbuch 1925, S. 30. — Wilhelmsburger Zeitung Nr. 253 vom 3. November 1924.

[3]) Vgl. darüber, Wilhelmsburger Zeitung Nr. 156 vom 5. Juli 1924.

[4]) Vgl. Wilhelmsburger Zeitung Nr. 169 vom 21. Juli 1924.

vorhandenen Unternehmungen sind jene naturgemäß verschieden hart betroffen worden. Die infolge der Unterbindung der ausländischen Zufuhr einsetzende Rohstoffknappheit, der Hinwegfall des ausländischen Absatzmarktes und endlich die gleichfalls spontan eintretende Arbeiterknappheit mußten auf die Wilhelmsburger Industrie als auf den genannten Faktoren grundlegend mit aufgebaut, zunächst geradezu revolutionierend wirken und führten in der Tat zu zahlreichen Betriebsumstellungen, -einschränkungen oder gar -stillegungen. So gingen, um einige Beispiele zu nennen, die Zinnwerke Wilhelmsburg, G. m. b. H., zur Verarbeitung von Kupfer und Messing über[1]), erfolgte bei den Oelkuchenwerken C. B. Michael & Co., G. m. b. H., die Umstellung auf einen Heidemühlenbetrieb, in welchem Heide zu Heidemehl als Viehfutter vermahlen wurde[2]). Während des Krieges jahrelang stillgelegen hat z. B. das auch ganz auf Auslandszufuhr eingestellte Wilhelmsburger Säge- und Furnierwerk von Franz Schlobach[3]).

Wie auch sonst in Deutschland begegnen wir während des Krieges in Wilhelmsburg im Zusammenhang mit der staatlichen Zwangswirtschaft umfangreicher industrieller Lohnarbeit. So arbeitete, um nur ein paar Beispiele herauszugreifen, die Hamburger Wollkämmerei während des Krieges im Auftrage der Heeresverwaltung, erhielt aber, wie es in mehreren Geschäftsberichten der Norddeutschen Wollkämmerei heißt, nur geringe Zuweisungen[4]). Weiter wurden die Zinnwerke in den Kriegsjahren durch Umarbeitungsverträge der Kriegsmetall-Aktiengesellschaft beschäftigt[5]). Für die Plangesche Mühle kam bei der staatlichen Brotgetreidewirtschaft nur Lohnarbeit für die Reichsgetreidestelle in Frage, während für die Oel- und Margarineindustrie ein entsprechendes Organ in dem sogenannten Kriegsausschuß für Oele und Fette geschaffen wurde.

Ganz besonders in Mitleidenschaft gezogen wurden die Terraingesellschaften durch die Kriegsverhältnisse, da industrielle Neugründungen wie gesagt fast völlig aufhörten. Es waren dies, um sie gleich zu nennen, zunächst eine im Jahre 1915 mit einem Stammkapital von 21 000 Mark gegründete Kaltleimfabrik unter der Firma „Kaltleim-Industrie Certus", G. m. b. H., eine Zweiggründung der Asbest- und Gummiwerke Martin Merkel, G. m. b. H. Im Jahre 1916 errichtete der Inhaber der Hobel- und Sägewerke „Reiherstieg", G. m. b. H., Gottfried Hagen, eine Fabrik für Kriegsgebrauchsgegenstände, namentlich Lazaretteinrichtungen.

---

[1]) Siehe Heinrich Wohlwill: Die Metallhütten-Industrie, Wirtschaftsdienst, 7. Jahrgang, Nr. 20 vom 19. Mai 1922, S. 482.

[2]) Vgl. Wilhelmsburger Zeitung Nr. 262 vom 7. November 1917.

[3]) Vgl. Joh. Hohlfeld, Franz Schlobach, Säge- u. Furnierwerke 1846—1921, S. 60.

[4]) Vgl. Jahresberichte des Vorstandes der Aktien-Gesellschaft Norddeutsche Wollkämmerei & Kammgarnspinnerei Bremen über die Geschäftsjahre 1916 und 1917.

[5]) Vgl. Heinrich Wohlwill: Die Metallhüttenindustrie, Wirtschaftsdienst, 7. Jahrg., Nr. 20 vom 19. Mai 1922, S. 482.

1917 kaufte die Firma Carl Dörnte & Sohn am Reiherstieg einen Fabrikplatz und errichtete darauf eine Sägerei zur Fabrikation von Schiffsblöcken und Bootsriemen, verbunden mit einer Holzgroßhandlung, während 1918 die Firma Paul Klöckner ebenfalls am Reiherstieg ein größeres Areal zur Lagerung von Schiffsinventar erwarb. Im letztgenannten Jahre erfolgte die bedeutendste Kriegsgründung in Wilhelmsburg, die der Hamburger-Elbe-Schiffswerft, A.-G., mit einem Grundkapital von 4½ Millionen Mark am Schmidtkanal unter Uebernahme der Eisenkonstruktionsanstalt und Werft der Firma F. H. Schmidt. Die Werft, welche für die Herstellung von Schiffen bis zu 5000 Tonnen eingerichtet wurde, stellt seitdem das größte Unternehmen seiner Art auf der Elbinsel dar. Erwähnung getan sei auch einiger während der Kriegsjahre erfolgter Besitzveränderungen und Umgründungen innerhalb der Wilhelmsburger Industrie, der Uebernahme der Wilhelmsburger Chemischen Fabrik A.-G. durch die Aktiengesellschaft für Chemische Produkte, vormals H. Scheidemandel, Berlin, den sogenannten „Scheidemandel Konzern" im Jahre 1916, des Ueberganges der Chemischen Werke Reiherstieg in die Hände des Stahlwerk Mark 1917, wie der Umwandlung der Wilhelmsburger Eisenkonstruktions- und Maschinenbauanstalt G. m. b. H. in eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 300 000 ℳ im Jahre 1918.

Nach Beendigung des Krieges setzte abgesehen von einer kurzen Uebergangsperiode in den ersten Monaten nach der Revolution für die deutsche Industrie infolge der Unterwertigkeit der Mark eine Zeit der Hochkonjunktur ein, die sich in Wilhelmsburg dahin geltend machte, daß eine große Anzahl von Fabriken bedeutsame Betriebserweiterungen vornahm, so die Hamburger Wollkämmerei, die Deutschen Erdölwerke, die Zinnwerke und namentlich auch die Werften von J. Oelkers und R. Wolkau, vor allem aber dahin, daß mit einem Schlage eine rege Unternehmungslust wieder wachgerufen wurde, neue Unternehmungen wie Pilze aus der Erde schossen.

1919 errichteten die Firmen Ottmar Grau und Lüders und Sengebusch je eine Lack- und Oelfarbenfabrik am Schmidtkanal und erfolgten ferner die Gründung der Norddeutschen Chemischen Fabrik, G. m. b. H. am Veringkanal und ebenfalls dort die einer Zweigniederlassung der Firma Ernst Schliemanns Oelwerke, G. m. b. H., welche eine weitere Fabrik im Freihafen auf dem Kleinen Grasbrook besitzt. Im gleichen Jahre verkaufte die Sanitas A.-G. ihre auf der Elbinsel gelegenen Grundstücke und Gebäude an die hamburgische Oel- und Chemikalien-Importfirma Heinrich Brieger, die eine Zweigniederlassung in Berlin besitzt. Diese Firma verlegte nicht nur ihren Hamburger Lagerbetrieb nach Wilhelmsburg, sondern auch einen Teil der ihr nahe stehenden Chemischen Fabrik Dr. Jewnin & Tebrich, Berlin. Endlich ließen sich in dem genannten Jahre noch nicht weniger als drei Faßgroßhandlungen in Wilhelmsburg nieder: Wilhelm Harms, Arthur Wulf und Mensing & Timm.

Aufgelöst wurde im Jahre 1919 laut Beschluß der Gesellschafter die Gesellschaft Vering'sche Grundstücke G. m. b. H., und ihre restlichen Besitzungen gingen in die Hände der Firma Bleichröder & Co., Hamburg, über. Erwähnt sei auch die in jenem Jahre erfolgte Umwandlung der Oertz-Werft in eine G. m. b. H., mit einem Stammkapital von 300 000 Mark.

Für das Jahr 1920 ist der Uebergang der Benzinwerke Wilhelmsburg, G. m. b. H., in die Hände der Mineralölwerke Rhenania, A.-G., Düsseldorf, besonders bemerkenswert, als deren Zweigniederlassung die seitdem bedeutend vergrößerten Werke weitergeführt wurden. Ferner erfolgten am Reiherstieg die Gründung einer Eisengroßhandlung seitens der Firma Dobbertin & Co., G. m. b. H., der Erwerb eines Lagerplatzes durch das Tiefbauunternehmen Tiedemann und Wendland und endlich die Uebernahme der Maschinenfabrik und Apparatebauanstalt Julius Heindorf durch die Firma Keßler & Fiehn.

Im Jahre 1921 nahmen die industriellen Neugründungen einen lebhaften Fortgang. In das genannte Jahr fällt die Gründung der Oelwerke Julius Schindler, G. m. b. H., einer Mineralschmierölfabrik am Neuhofer Seeschiffskanal, die zweifellos zu den bedeutendsten Werken Wilhelmsburgs gehört. Weiter seien genannt die Gründung der Oellagergesellschaft m. b. H., seitens der im Hamburger Freihafen auf dem Kleinen Grasbrook gelegenen Mineralölwerke Albrecht & Co. am Reiherstieg, die Errichtung weiterer Mineralöllager am Veringkanal durch die Großhandlungen Claus Schmidt und Herm. C. Schmitz & Co. Im selben Jahre erfolgten weiter die Errichtung der Norddeutschen Acetylen- und Sauerstoffwerke A.-G. am Reiherstieg, eines bedeutenderen Unternehmens, wie die Gründungen der Maschinenfabrik Lude & Bau, der Eisenwarengroßhandlung August Schmalfeld, G. m. b. H., des Futter- und Düngemittelwerkes Reiherstieg, G. m. b. H., das 1924 wieder einging, wie die Errichtung eines Feld- und Industriebahnlagers seitens der Firma Künstler & Co.

In Aktiengesellschaften umgewandelt wurden 1921 die Firmen Oertz-Werft G. m. b. H., Gottfried Hagen, Sägewerk und F. Harriefeld, Bauunternehmung.

1922 wurden gegründet die Wilhelmsburger Lagerhausgesellschaft m. b. H., zwei kleinere Werften von Bonné und Blohm & Co., die Maschinenfabrik Friedrich Haase, G. m. b. H., zunächst unter der Firma Schmanns & Haase, eine Zweigniederlassung, d. h. Lager seitens der Firma Leipziger & Co., Feld- und Industriebahn-Werke, A.-G., Köln, wie endlich die sogenannten Frentzwerke, eine Faßfabrik und eine Filiale der Norddeutschen Stuhlrohrfabrik, A.-G. in Bergedorf, welche beiden letzteren Gründungen indessen fehl schlugen.

Im Jahre 1923 folgten die Gründungen der Getreidelagerhausgesellschaft m. b. H., einer kleineren Lackfabrik seitens der Firma Gebrüder

Thwisten in Neuß a. Rh., die bald hernach an die Firma Ludwig Dittmers A.-G. übergegangen ist, einer Schiffswerft unter der Firma Heinecke, G. m. b. H. an der Süderelbe, einer Zweigniederlassung der Industriebau-Aktiengesellschaft, Berlin, wie eines Sauerstoffwerkes seitens der Gesellschaft für Linde's Eismaschinen A.-G. in Wiesbaden. Um etwa dieselbe Zeit, zum Teil auch noch etwas später, kamen folgende Neugründungen hinzu, die einer größeren Zweigfabrik seitens der Firma Güttler-Schärfe-Werke G. m. b. H., deren Hauptwerk sich in Reichenstein (Schlesien) befindet, einer weiteren Zweigfabrik seitens der Kupfer- und Messingwerke, A.-G., Elberfeld, der Gerbstoffwerke Günther, Bauer & Co., einer nur kleineren Fabrik, die einer kleinen Maschinenfabrik unter der Firma Brandt & Voß, einer kleineren Werft von Wilhelm Ortmann wie die einer Asphaltfabrik seitens der Firma C. Fr. Dunker & Co., Hamburg. In allerjüngster Zeit, 1925, sind endlich noch einige Lagerplätze auf der Elbinsel errichtet worden, ein Holzlager seitens der Firma Gebr. Rosenberg, A.-G., Hamburg und ein weiterer Lagerplatz seitens der Firma Jordan & Berger Nachfl., Hamburg. Ferner hat eine bedeutendere Besitzveränderung Platz gegriffen, ist das Sägewerk Gottfried Hagen A.-G. an die Firma Meenzen & Co., A.-G., Wilhelmshaven, übergegangen.

Werfen wir nunmehr noch einen kurzen Blick auf die Entwicklung der Wasserstraßenverhältnisse auf der Elbinsel seit dem Kriege[1])! Als die Wilhelmsburger Industrie nach der Beendigung des Krieges wieder neue Belebung erfuhr, stand man derartig schlechten Fahrwasserverhältnissen des Reiherstiegs, der Hauptlebensader der Industrie, gegenüber, daß sie nicht nur von letzterer, sondern auch von der Gemeindeverwaltung als unhaltbar angesehen wurden, war doch zeitweilig der Verkehr selbst mit den kleinsten Fahrzeugen unmöglich. War auch die 1904 hergestellte Tiefe von — 3 m vielfach noch vorhanden, so war doch im Laufe der Jahre die Fahrrinne derartig verfallen, d. h. eingeengt, daß die Schiffahrt aus der Tiefe kaum noch Nutzen ziehen konnte. Zum Teil war die Verschlechterung der Tiefenverhältnisse im Reiherstieg auch auf eine im Laufe der Zeit eingetretene, durch die Regulierung der Unterelbe, des Köhlbrands, der Süderelbe wie der hamburgischen Hafenbauten auf Steinwärder, Roß und Waltershof herbeigeführte Absenkung des Mittelniedrigwassers um rund 0,5 m zurückzuführen, sodaß, sollte die Tiefe von 1904 erhalten bleiben, die Fahrrinne des Reiherstiegs auf — 3,5 m Tiefe gebracht werden mußte. Hinzuzurechnen sind noch rund 0,5 m für Versandungen, sodaß die Solltiefe, d. h. die Tiefe von — 3 m im Jahre 1904 nunmehr einer Tiefe von — 4 m entsprach.

Im Januar 1919 ereignete es sich gar, daß der Reiherstieg völlig leer lief. Darüber äußert sich Albertus Gehrkens im „Wilhelmsburger

[1]) Den nachfolgenden Ausführungen liegen die Akten des Gemeindebauamtes betreffend die Vertiefung des Reiherstieges Nr. 130 als Quelle zugrunde.

Adreßbuch" wie folgt[1]): „Infolge des Ostwindes und viel zu geringen Tiefe war unser Reiherstieg am 30. Januar 1919 leer gelaufen. Man konnte an mehreren Stellen trockenen Fußes das jenseitige Ufer erreichen. Und sowas nennt man in einem lebhaften Industrieort, wie unser Wilhelmsburg ist, „Wasserstraße". Selbstverständlich war durch diese Kalamität all und jede Passage von Fahrzeugen durch den Reiherstieg für mehrere Stunden täglich, solange der Ostwind anhielt, ausgeschlossen".

Angesichts dieser Sachlage schlossen sich die führenden Werften und sonstigen gewerblichen Unternehmungen am Reiherstieg zusammen und wandten sich im Mai 1919 unter Führung des Werftbesitzers Fritz Frank mit einem Gesuch um Tieferlegung des Reiherstiegs unmittelbar an den damaligen preußischen Innenminister Dr. Preuß, nachdem ihnen zuvor vom Regierungspräsidenten in Lüneburg abschlägiger Bescheid erteilt worden war. Darin wurde zum Ausdruck gebracht, daß auf dem Reiherstieg bei Hochwasser kaum Hafenschlepper verkehren könnten, viel weniger denn Fischdampfer. Die unterzeichneten Werften — Fr. Frank, Oelkers, Oertz- und Hamburger Elbe-Werft — müßten vom Neubau Abstand nehmen, wenn keine Tieferlegung erfolgt. Unterzeichnet wurde u. a. von der Hamburger Elbe-Werft mit dem zusätzlichen Bemerken, daß sie nach vollem Ausbau etwa 2000 Arbeiter beschäftigen und Schiffe bis zu 5000 Tonnen Schwergut herstellen wird, von Georg Plange mit dem Bemerken, daß er mit dem Transport von Getreide die größten Schwierigkeiten hatte, daß in Friedenszeiten täglich 8000 Tonnen Getreide vermahlen wurden und von den Deutschen Erdölwerken endlich mit dem Bemerken, daß sie bei den schlechten Wasserstandsverhältnissen nicht in der Lage wären, einen Bezug von Oelen auf dem Wasserwege mit tiefgehenden Fahrzeugen auszuführen und damit der Möglichkeit benommen wären, nach Hamburg in Tankdampfern und von da in Leichtern Oele nach der Fabrik zu befördern.

Eine Beantwortung des Gesuches erfolgte im November desselben Jahres dahin, daß vom Ministerium die Aufstellung eines Entwurfes für die Wiederherstellung der Solltiefe im Reiherstieg angeordnet sei. Ausdrücklich wird in dem Schreiben betont: „Für den Fall der baldigen Inangriffnahme der Vertiefungsarbeiten mache ich schon jetzt darauf aufmerksam, daß gegenwärtig nur die Wiederherstellung der Sollwassertiefe in Frage kommen kann". Nachdem daraufhin im Januar 1920 nochmals seitens des Wilhelmsburger Bürgermeisters eine Eingabe zwecks Herstellung einer Solltiefe von 4 m und einer Sohlenbreite von 30 m an den Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet worden war, kam es im März des Jahres zu Verhandlungen mit den Regierungsbehörden in Wilhelmsburg, auf denen die Anlieger des Reiherstiegs, die zu den Mehrkosten für die Herstellung einer Mehrtiefe herangezogen werden sollten, sich mit einer Solltiefe von — 3,5 m zufrieden erklärten. Weitere

[1]) Wilhelmsburger Adreßbuch 1925, S. 30.

Verhandlungen fanden im Dezember 1920 in Berlin statt. Hier wurde den Vertretern Wilhelmsburgs die Herstellung einer Wassertiefe von 3 m bei mittlerem Niedrigwasser in Aussicht gestellt. Eine tatsächliche Inangriffnahme der Vertiefung ist daraufhin jedoch auch in den nächstfolgenden Jahren nicht erfolgt, was wohl seinen Grund in der damals stärker hervortretenden Verwicklung Wilhelmsburgs in die Großhamburg-Frage gehabt hat.

4. Kapitel.

Zusammenfassendes über die wirtschaftliche Entwicklung der Elbinsel.

In dem vorliegenden Kapitel soll die Industrieentwicklung der Elbinsel und vor allem deren Entwicklung zur Arbeiterwohngemeinde zusammenfassend charakterisiert werden, wobei wir uns namentlich einer Reihe von Zahlenbildern bedienen werden. Ein immerhin interessantes, wenn auch nicht völlig einwandfreies Spiegelbild des industriellen Aufschwungs Wilhelmsburgs bietet uns eine Betrachtung der Ausdehnung des Betriebes, insbesondere aber des Güterverkehrs der Wilhelmsburger Industriebahn. Da der Bahn, abgesehen von den ersten Jahren ihres Bestehens, sämtliche Fabriken und Lagerplätze, einschließlich der kleinen angeschlossen wurden, so liefert uns z. B. die nachfolgende Statistik über die Anzahl der von der Industriebahn jährlich beförderten Waggons einen beachtenswerten Anhalt, gleichsam einen Gradmesser für die Entwicklung und den jeweiligen Stand der Industrie[1]).

Jahr	Anzahl der jährlich beförderten Waggons	Jahr	Anzahl der jährlich beförderten Waggons
1896	4 244	1913	32 048
1900	17 174	1915	26 167
1903	15 276	1916	34 763
1905	19 772	1917	32 830
1906	19 232	1918	37 608
1907	22 543	1919	30 939
1908	22 828	1920	28 180
1909	23 345	1921	38 034
1910	24 773	1922	39 477
1911	28 302	1923	32 997
1912	31 797		

[1]) Die für die Jahre 1896—1905 angegebenen Zahlen entstammen: Menge und Gehrkens, a. a. O. S. 24. Die weiteren Zahlen bis 1913 haben wir den Jahresberichten der Handelskammer Harburg, in denen seit 1907 deren Angabe alljährlich erschien, entnommen. Eine Statistik seit 1915 war endlich bei der Industriebahn selbst vorhanden und wurde uns freundlichst zur Verfügung gestellt.

Aus der Statistik spricht mancherlei. Zunächst verdient festgestellt zu werden, daß sich von einem „Spiegelbild der industriellen Entwicklung" recht wohl reden läßt, bringen doch die Zahlen die jeweilige Konjunkturlage für die Wilhelmsburger Industrie gar deutlich zum Ausdruck, so beispielsweise die um die Jahrhundertwende einsetzende Zeit der Depression, wie ferner die Zeiten der Hochkonjunktur in den Jahren 1903 bis 1905 und die 1911 einsetzende Blütezeit. Daß die Statistik für die Kriegsjahre höhere Ziffern aufweist als für die Vorkriegszeit, ist wohl zum Teil darauf zurückzuführen, daß der Landverkehr infolge des Wegfallens des auswärtigen Absatzes stärkere Formen angenommen hat. Bemerkenswert ist ferner die aus einem Vergleich der einzelnen Kriegsjahre sprechende Erholung der Industrie seit 1916, sowie das starke Anwachsen des Verkehrs, abgesehen von einigen Uebergangsjahren seit der Revolution.

Hier anschließend seien einige weitere Daten aus der Entwicklung der Wilhelmsburger Industriebahn gebracht[1]). So stieg zum Beispiel die Zahl der Anschlüsse von 30 im Jahre 1907 auf 44 im Jahre 1917, auf zirka 80 heute. Hatte man den Betrieb der Bahn mit zunächst nur einer Lokomotive und einem Personal von nur wenigen Leuten begonnen, so ist die Zahl der Arbeiter und Angestellten heute auf über 90, die Zahl der Lokomotiven auf 5 gestiegen.

Wir wenden uns nun der Bevölkerungsbewegung auf der Elbinsel und den damit zusammenhängenden Problemen zu und lassen zunächst die Statistik reden[2]).

Volkszählung.

Jahr	Einwohnerzahl
1858	3 881
1875	4 303
1880	4 405
1885	5 048
1890	8 766
1895	12 772
1900	16 640
1905	22 359
1910	28 225
1916	27 133
1917	26 245

Personenstandsaufnahme.

Jahr	Einwohnerzahl
1896	13 252
1898	14 485
1900	16 023
1902	19 112
1904	21 058
1906	24 491
1908	24 971
1910	28 335
1912	32 645
1913	33 013
1914	32 545
1916	31 593
1918	30 541
1920	30 659
1922	32 709
1923	32 481

[1]) Die nachfolgenden Ausführungen beruhen auf persönlichen Erkundigungen.

[2]) Den nachfolgenden Statistiken liegen neuere Akten der Gemeindeverwaltung Wilhelmsburg als Quelle zugrunde.

Die Bevölkerung Wilhelmsburgs stieg demnach in Prozenten ausgedrückt:

von 1880—1890 um 99%
„ 1890—1900 „ 89 „
„ 1900—1910 „ 69 „

oder wenn wir das Jahr 1885 als Ausgangsjahr wählen:

von 1885—1895 um 153%
„ 1895—1905 „ 75 „
„ 1905—1913 „ 47 „

Auf die einzelnen Bezirke der Gemeinde verteilt sich die Bevölkerung wie folgt[1]):

Bezirk	1896	1900	1905	1910	1918	1923
Stillhorn I	616	1205	2899	3455	3500	3983
„ II	383	398	406	389	340	323
„ III	274	259	285	313	270	278
„ IV	1457	1941	2972	3084	2790	2848
Ober-Georgswerder	206	205	208	217	180	193
Nieder-Georgswerder	1483	1811	1838	1812	1600	1713
Rotehaus	2777	3384	4591	5578	6020	7344
Reiherstieg	6056	7415	9160	11980	11600	11300
Neuhof	—	—	—	1405	4200	4500
Insgesamt:	13252	16618	22359	28242	30500	32482

Die Bevölkerung Wilhelmsburgs setzt sich nach Angaben des Bürgermeisters der Gemeinde, Zeidler, aus dem Jahre 1921, zusammen aus etwa 3000 bis 4000 in der Landwirtschaft beschäftigten und zirka 4000 bis 5000 durch den Betrieb des Güterbahnhofes unterhaltenen Personen, während die verbleibenden 22 000 bis 24 000 Einwohner fast ausschließlich der Fabrikarbeiterschaft angehören, welche wiederum zu etwa zwei Drittel in hamburgischen Betrieben beschäftigt ist[2]). Es fehlt aus Gründen, auf die wir erst später eingehen, ein breiter Mittelstand namentlich von Kaufleuten, fehlt weiter das Gros des Unternehmerstandes und der höheren Beamten der Wilhelmsburger Industrie.

Auf den letztgenannten Tatsachen beruht die mit der Bevölkerungszunahme Hand in Hand gegangene, von Jahr zu Jahr schwieriger

[1]) Aus dem Wilhelmsburger Adreßbuch 1925, S. 26.

[2]) Gutachten der Zentralstelle für die Gliederung des Deutschen Reichs zur Frage Groß-Hamburg. Anlage 14, S. 5.

werdende Finanzlage der Gemeinde, worauf wir bereits wiederholt hingewiesen haben. Sie tritt wohl am klarsten in der sprunghaften Steigerung der Gemeindesteuern in die Erscheinung, wie sie die nachfolgende Statistik zum Ausdruck bringt:

Steigerung der Gemeindesteuern (Zuschläge zum Staatssteuersatze) in Prozent[1]):

Jahr	Einkommensteuer	Gewerbesteuer	Grundsteuer u. Gebäudesteuer	
1899	160 %	160 %	155 %	155 %
1900	165 %	160 %	155 %	215 %
1901	160 %	160 %	212 %	
1902	170 %	170 %	230 %	
1903	175 %	175 %	325 %[2])	
1904	185 %	200 %	346 %	
1905	185 %	200 %	327 %	
1906	185 %	285 %	285 %	
1907	185 %	285 %	285 %	
1908	185 %	285 %	285 %	
1909	190 %	310 %	310 %	
1910	190 %	250 %	780 %	200 %
1911	185 %	230 %	628 %	200 %
1912	185 %	230 %	742 %	200 %
1913	185 %	230 %	817 %	238 %
1914	185 %	230 %	868 %	230 %
1915	185 %	230 %	873 %	216 %
1916	185 %	230 %	910 %	216 %
1917	200 %	230 %	919 %	221 %
1918	200 %	230 %	919 %	221 %
1919	300 %	260 %	1315 %	278 %

Ueber die Kosten, welche der Gemeinde Wilhelmsburg an Schul- und Armenlasten dadurch erwachsen, daß in Hamburg beschäftigte Arbeiter in Wilhelmsburg wohnen, liefert uns eine im Dezember 1906 anläßig der Köhlbrandverhandlungen von dem damaligen Bürgermeister Menge an den preußischen Minister des Innern sowie den Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtete Eingabe recht beachtenswertes Zahlenmaterial[3]).

[1]) Die Zahlen 1899 bis 1906 sind den Akten der Gemeinde Wilhelmsburg betreffend die Vertiefung des Köhlbrands P. 4c, Band I, entnommen. Die dann folgenden Ziffern entstammen den Haushaltsplänen der Gemeinde Wilhelmsburg für die entsprechenden Rechnungsjahre.

[2]) Seit 1903 erfolgte eine Besteuerung nach dem gemeinen Wert.

[3]) Akten der Gemeinde Wilhelmsburg betreffend die Vertiefung des Köhlbrands. P. 4c., Bd. I.

Danach ist für Ende November 1906 amtlich festgestellt worden, daß unter 4300 Wilhelmsburger Volksschulkindern 1590, d. h. 37 % sich befanden, deren Väter in Hamburg arbeiteten, und daß weiter unter den 23 600 Wilhelmsburger Einwohnern 7275, d. h. 38,46 % waren, deren Ernährer in Hamburg Beschäftigung fanden. Von den Wilhelmsburger Fortbildungsschülern endlich waren rund 25 % in Hamburg tätig. Die tatsächlichen[1]) Ausgaben für Volks- und Fortbildungsschüler, welche die Gemeinde alljährlich für Hamburg aufzubringen hatte, werden auf 75 956 Mark berechnet. Hinzu kommen noch 2100 Mark, die Wilhelmsburg alljährlich für Hamburg an Armenkosten zu tragen hat, sodaß sich die Gesamtsumme an Schul- und Armenlasten, welche die Gemeinde damals für Hamburg alljährlich zu tragen hatte, auf 78 056 Mark belief. Diese Zahl ist nach einer weiteren Feststellung aus dem Jahre 1915 auf 110 000 Mark gestiegen[2]). In der genannten Eingabe vom Dezember 1906 wird auch den gewöhnlich von hamburgischer Seite gemachten Einwendungen begegnet, welche dahin gehen, daß einmal die zuziehenden Personen der Gemeinde beträchtliche Steuern zahlten, zweitens, sie ihr Arbeitsverdienst in Wilhelmsburg größtenteils ausgäben und dadurch die Steuerkraft der Kaufleute und Handwerker stärkten und endlich drittens, daß Wilhelmsburg das Steigen seines Grund und Bodens nur der Nähe Hamburgs zu verdanken habe. Demgegenüber wird in der Eingabe zum ersten Punkte geltend gemacht, daß sich die Steuereinnahmen auf 25 564 Mark beliefen, daß dem aber gegenüberstünde, daß Hamburg große Steuereinnahmen dadurch erwüchsen, daß die Kontore der meisten Wilhelmsburger Fabriken in Hamburg lägen, die Beamten infolgedessen meist in Hamburg wohnten, was auch von der Mehrzahl der Unternehmer gelte. Zum zweiten Einwand Hamburgs heißt es wörtlich: „Bedauerlicherweise fehlt es in Wilhelmsburg an einem breiten Mittelstand von Kaufleuten und Handwerkern. Das große Hamburg liegt zu nahe und verführt die Arbeiterfrauen mit den großen Warenhäusläden und seinem großen Markte, ihre Einkäufe in Hamburg zu machen. Auch das Warenhaus in Harburg lockt viele Wilhelmsburger an. Infolgedessen geht ein großer Teil des Verdienstes der Arbeiter nach Hamburg oder Harburg".

Zu dem dritten Punkte betreffend die Steigerung des Bodenwertes endlich weist Menge in der Eingabe darauf hin, daß die Steigerung der Bodenpreise zwar dem Grundbesitzer, nicht aber der Gemeinde nütze, da der Bauer, wenn er seinen Hof an einen Spekulanten gut verkauft habe, meist nach Hamburg zu ziehen pflege.

Auf die letztgenannte Tatsache wies bei einer späteren Gelegenheit, anläßig der Köhlbrandberatungen im hannoverschen Provinziallandtag

[1]) Es sind nämlich die Kosten, die Hamburg daraus entstanden, daß in Hamburg wohnhafte Arbeiter in Wilhelmsburg beschäftigt waren (ca. 400 Arbeiter und 170 Schulkinder) in Abzug gebracht worden.

[2]) Vgl. Gutachten der Zentralstelle für die Gliederung des Deutschen Reichs zur Frage Groß-Hamburg. Anlage 14, S. 5.

auch der Abgeordnete Homeyer, langjähriger Vertreter des Landkreises Harburg, hin, der u. a. ausführte[1]): „Die großen Kapitalien, die durch den Bau des Hamburger Hafens den zeitigen Grundbesitzern bezahlt worden sind, sind Wilhelmsburg zur Besteuerung verloren gegangen, denn die früheren Besitzer der Grundstücke haben sich der dauernden kommunalen Besteuerung durch den Wegzug nach Hamburg entzogen. Dann sind im Laufe der Jahre viele Grundstücke von Hamburger Kapitalisten angekauft, die man auch zunächst nicht zur Steuer heranziehen konnte, denn die Käufer ließen das viele Kapital auf den Grundstücken eintragen, sodaß sie zur Besteuerung nicht herangezogen werden konnten, die Verkäufer verzogen von Wilhelmsburg. Dann wurden Fabriken gebaut, wozu das Kapital auch in Hamburg lag, der Gewinn der großen Fabriken entzog sich ebenfalls der Besteuerung durch Wilhelmsburg, und so sind auf diese Weise nur die Lasten für Wilhelmsburg dauernd gestiegen".

Hamburg hat es stets abgelehnt, Wilhelmsburg für die Schul- und Armenlasten, die ihm als Wohnsitzgemeinde für in Hamburg beschäftigte Arbeiter alljährlich entstehen, zu entschädigen. Wäre Hamburg preußisch, so wäre es nach § 53 des preußischen Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893[2]) dazu verpflichtet gewesen, sieht doch der genannte Paragraph die Verpflichtung der „Betriebsgemeinde" zur Leistung von Zuschüssen an die Wohnsitzgemeinde für „nachweisbare Mehrausgaben für Zwecke des öffentlichen Volksschulwesens oder der öffentlichen Armenpflege" in analogen Fällen vor. Namentlich während der Köhlbrandverhandlungen hat man preußischerseits[3]) versucht, den § 53 des Gesetzes bezüglich Wilhelmsburgs gleichsam auch auf Hamburg auszudehnen, namentlich im Hinweis auf die im Jahre 1905 von Bremen Lehe gegenüber übernommene Verpflichtung[4]). Gleichen Schutz wie die Gemeinde Lehe gegenüber Bremen forderte Wilhelmsburg in der anläßlich der Köhlbrandverhandlungen von der Gemeinde herausgegebenen Broschüre auch von Hamburg[5]). Das negative Ergebnis für Wilhelmsburg ist uns bereits bekannt, und es ist die Frage seitdem nicht wieder akut geworden.

Suchen wir nunmehr zum Schlusse unserer Ausführungen über die Entwicklungsgeschichte der Elbinsel das sich uns heute darbietende Gesamtbild mit ein paar kurzen Strichen zu zeichnen, so seien gelegentliche Worte aus dem Munde Dr.-Ing. H. Berings vorangestellt, die, obgleich 1903

---

[1]) Protokolle des 42. Hannoverschen Provinziallandtages, 4. Sitzung am 24. Oktober 1908, S. 52 und 53.

[2]) Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten Nr. 21, S. 168.

[3]) Vgl. z. B. Protokolle des 42. Hannoverschen Provinziallandtags, 4. Sitzung am 24. Oktober 1908, S. 61.

[4]) Siehe: Vertrag zwischen Preußen und Bremen wegen einer Erweiterung der Hafen- und Verkehrsanstalten zu Bremerhaven und eines aus diesem Anlasse vorzunehmenden Austausches von Gebieten bei Bremerhaven und bei Fischerhude, Kreis Achim, Artikel 4. (Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten Nr. 29, S. 293 und 294.)

[5]) Menge und Gehrkens, a. a. O. S. 41.

anläßlich der Einweihung des Wilhelmsburger Rathauses gesprochen, auch heute noch volle Geltung haben[1]): „Die Entwicklung der Industrie ist ganz besonders im Westen unserer Insel fortgeschritten und ich möchte vergleichsweise im Kleinen sagen, wie im großen Staate Preußen. Dort hat der mächtige preußische Staat im Westen eine hochentwickelte Industrie und im Osten eine hochbedeutsame Landwirtschaft. Wie es nun die höchste Aufgabe des Staates ist zu verhindern, daß die verschiedenartigen Gesinnungen und Interessen des einen Teils des Landes denjenigen des andern entgegenströmen, sondern sie zu vereinen und dadurch die Macht der Gesamtheit und die Leistungsfähigkeit des preußischen Staates zu steigern, so liegen die Verhältnisse bei uns genau so. Auch wir haben die Industrie im Westen und die Landwirtschaft im Osten und die Aufgabe unserer Regierung ist es, da vermittelnd einzutreten, wo gedrängt durch gegenseitige Interessen ein Interessenkonflikt entstehen könnte". Weiter heißt es dann, daß die Landgemeindeordnung für Wilhelmsburg nicht mehr paßt. „In dem Rahmen einer Städteordnung wird Wilhelmsburg besser weiter schaffen und sich schneller entwickeln können".

Der örtliche Eindruck, den Wilhelmsburg macht, ist der, daß man die Insel mehr oder weniger für eine Vorstadt von Hamburg hält. Ganz dahin hat sich bereits 1896 Schatzrat Lichtenberg im Hannoverschen Provinziallandtage gelegentlich der Beratungen über den Bau der Süderelbe-Brücke ausgesprochen und damals u. a. hinzugefügt[2]): „Das Interesse Hamburgs werde mehr und mehr Boden fassen, und der Ort in wirtschaftlicher Beziehung für die Provinz Hannover verloren gehen". Mit dieser Behauptung, die Lichtenberg damals als Berichterstatter des Provinzialausschusses als dessen Ansicht für den Fall des Nichtbaues der Brückenverbindung mit Harburg wiedergab, sollte er Recht behalten, obgleich bekanntlich damals jene Schranke nach dem Süden fiel, läßt sich doch keinenfalls leugnen, daß das wirtschaftliche Schwergewicht Wilhelmsburgs nach Hamburg hin gravitiert, von wo aus die industrielle Belebung der Elbinsel in erster Linie erfolgt ist. Dem steht keineswegs entgegen, wenn wir behaupten, daß die Gemeinde Wilhelmsburg ein durchaus selbständiges Eigenleben in politischer wie wirtschaftlicher Hinsicht geführt hat, wissen wir doch, daß sich da ihre Wege wiederholt mit denen der Hansestadt gekreuzt haben. Genauer kommen wir auf die Gemeindepolitik erst später zurück und wenden uns nunmehr zunächst der Entwicklung der Wilhelmsburger Industrie im Einzelnen zu.

---

[1]) Wilhelmsburger Gemeindezeitung Nr. 144 vom 30. November 1903.

[2]) Siehe Protokolle des 29. Hannoverschen Provinziallandtags, 6. Sitzung am 8. Februar 1896, S. 79.

II. Die Wilhelmsburger Industrie und die Entwicklung bedeutender industrieller Unternehmungen.

5. Kapitel.

Allgemeine Uebersicht.

Um überhaupt einen Ueberblick über die heute auf der Elbinsel Wilhelmsburg ansässigen gewerblichen Unternehmungen zu erhalten, versuchen wir diese zunächst einmal nach Gewerbezweigen zu gruppieren. Wir werden uns bei der Gruppierung aus Zweckmäßigkeitsgründen nicht an das Vorbild der amtlichen Statistik halten, sondern hierbei wie auch bei der Abgrenzung im Einzelnen mehr oder minder willkürlich verfahren und nehmen daher eine Einteilung in nachfolgende Gruppen vor:

1. Schiff- und Schiffsmaschinenbau.
2. Metallindustrie.
3. Chemische Industrie.
4. Mineralölindustrie.
5. Pflanzenöl- und Margarineindustrie.
6. Holzindustrie.
7. Verschiedene Industrien.
8. Handelsgewerbe.
9. Terraingewerbe.
10. Baugewerbe.
11. Lagerplätze.

Der erstgenannten Gruppe gehören die nachfolgenden 15 Unternehmungen an: Hamburger Elbe-Schiffswerft, A.-G.; Oertz-Werft, A.-G.; J. Oelkers, Schiffswerft und Maschinenfabrik; G. Wolkau, Schiffswerft und Maschinenfabrik; Fritz Frank, Schiffswerft; J. G. R. Röger Söhne, Schiffswerft und Maschinenfabrik; Ernst Harms, Schiffswerft; Gebrüder Kröger, Boots- und Barkassenwerft; Blohm & Co., Schiffswerft; J. und W. Bartram, Schiffswerft; Förthmann & Behne, Werft; Gebrüder E. & W. Wilke, Schiffswerft und Maschinenfabrik; Albert Bonné, Schiffswerft und Motorbootsbau; W. Ortmann, Schiffswerft; C. Brenning & Söhne, Schiffs- und Motorbootswerft.

Sämtliche Werften bis auf die am Schmidtkanal gelegene Hamburger Elbe-Schiffswerft und die am Jaffeekanal gelegene Werft von Albert Bonnè, liegen am Reiherstieg.

Zur zweiten Gruppe der Metallindustrie sind hinzuzurechnen: Zinnwerke Wilhelmsburg, G. m. b. H.; Wilhelmsburger Eisenkonstruktions- und Maschinenbauanstalt, A.-G.; Keßler und Fiehn, Maschinenfabrik und Apparatebauanstalt; Schreyer & Co., Mangan- und Oxydwerke;

Robert Orthmann, Eisenbau- und Maschinenfabrik; Lude & Bau, G. m. b. H., Werkzeugmaschinen; Heindorf & Co., Maschinenfabrik und Weichenbauanstalt; Friedrich Haase, G. m. b. H., Maschinenfabrik; Wilhelm Belitz, Fabrik für Rohranlagen, Apparate-Maschinenbau und Kupferschmiedearbeiten; Brandt & Voß, Maschinenfabrik und Reparaturwerkstatt; Kupfer- und Messingwerke, A.-G., Elberfeld, Werk Wilhelmsburg.

Zur dritten Gruppe, der chemischen, rechnen wir folgende Unternehmungen: Aktiengesellschaft für chem. Produkte vorm. H. Scheidemandel; Stahlwerk Mark, vormals Chemische Werke Reiherstieg, Wilhelmsburg, A.-G.; Norddeutsche Chemische Werke, G. m. b. H.; Hanseatische Teerproduktenfabrik Haltermann & Co., G. m. b. H.; Güttler-Schärfe Werke, G. m. b. H.; Hanseatische Acetylen-Gasindustrie, A.-G.; Hanseatische Autogas, G. m. b. H.; Norddeutsche Acetylen- und Sauerstoff-Werke, A.-G.; Sauerstoffwerk Wilhelmsburg der Gesellschaft für Linde's Eismaschinen, A.-G.; Kohlensäurewerke C. G. Rommenhöller, G. m. b. H.; Schatz & Hübner, G. m. b. H., Dachpappenfabrik und Teerprodukte; Gaswerk der Gemeinde Wilhelmsburg; Asbest- und Gummi-Werke Martin Merkel, G. m. b. H.; Kaltleim-Industrie „Certus", G. m. b. H.; Emil G. v. Höveling, Dampffarbenfabrik; Ottmar Grau, Lack- und Oelfarbenfabrik; Lüders & Sengebusch, Fabrik von Lacken, Lackfarben und chemischen Produkten; Vereinigte Lackfabriken Hamburg—Wilhelmsburg, G. m. b. H.; Bleifarbwerk Wilhelmsburg, G. m. b. H.; Chemische Fabrik Dr. Jewnin & Tebrich; Dr. Hans Franzen, Chemische Fabrik; Gerbstoffwerke Günther, Bauer & Co.; Oel- und Lackfarbenfabrik Ludwig Dittmers, A.-G.

Die vierte Gruppe der Mineralöindustrie umfaßt folgende Werke: Deutsche Erdölwerke G. m. b. H.; „Köhlbrand"-Industrie-Gesellschaft, m. b. H., Mineralölwerke Rhenania, A.-G., Zweigniederlassung Hamburg; Oelwerke Julius Schindler, G. m. b. H.; Ernst Schliemann, Oelwerke, G. m. b. H.; Oelwerke Hugo Kantorowicz, G. m. b. H.; Heinrich Brieger, Mineralöle; Carlos Ludewig; Oellagergesellschaft, m. b. H.; Claus Schmidt, Mineralöle.

Die Pflanzenöl- und Margarineindustrie, fünftens, finden wir mit folgenden Werken vertreten: H. Schlinck & Cie., A.-G.; Bremer Oelfabrik, A.-G.; Oelkuchenwerke C. B. Michael & Co., G. m. b. H.; Speisefettindustrie Elbe, G. m. b. H.; Hartwig Franzen, Pflanzenbutter- und Speiseölfabrik.

In die sechste Gruppe der Holzindustrie lassen sich einreihen: Franz Schlobach, Furnier- und Sägewerke; Alfred Neumann, Holzhandlung; Sägewerk und Lagereigesellschaft m. b. H.; Meenzen & Co., A.-G.; Karl Dörnte & Sohn, Sägewerk und Holzgroßhandlung.

Unter der siebenten Gruppe, „verschiedene Industrien", fassen wir alle die Industrien zusammen, die sich bisher nicht einreihen ließen und

nur einmal vertreten sind, so die: Hamburger Wollkämmerei, A.-G.; Georg Plange, Weizenmühle; Internationale Vulcanfibre, A.-G.; August Brückmann, Tauwerkfabrik; Delsack, Deutsche Leihsack-Kommanditgesellschaft auf Aktien; Ziegeleien der Firma F. Harriefeld, A.-G.; Franz Heinrich Fick, Küperei und Faßhandlung; Arthur Wulf, Küperei und Faßgroßhandlung.

Der achten Gruppe, „Handelsgewerbe", sind die folgenden Unternehmungen hinzuzurechnen: Dobbertin & Co., G. m. b. H., Eisenausfuhr; Alfred Neumann, Holzhandlung; Louis Ritz & Co., Im- und Export; J. C. Rosendahl & Co., G. m. b. H., Kohlenlager; August Schmalfeld, Eisenwaren, Metalle, Röhren; Herm. C. Schmitz & Co., Großhandlung, Mineralöle und Fette; Wilhelm Wagner, Im- und Export von Fastagen; Wilhelm Harms, Faßgroßhandlung; Hafko, Hamburger Faßkontor, G. m. b. H., Faßgroßhandlung.

Terraingesellschaften, neuntens, finden wir auf der Elbinsel heute noch die folgenden: Aktiengesellschaft für Erwerb und Verwertung von Industrie- und Hafengelände, Neuhof; Bleichröder & Co. (früher Vering'sche Grundstücke); Boden-Aktiengesellschaft Hamburg-Wilhelmsburg; Hamburger Hafenindustrie, G. m. b. H.; Stillhorn Landgesellschaft m. b. H.; Wilhelmsburger Grundverwertungsgesellschaft m. b. H.; Wilhelmsburger Terraingesellschaft m. b. H.

Die zehnte Gruppe, Baugewerbe, weist folgende Unternehmungen auf: Aktiengesellschaft für Beton- und Monierbau; C. Dornbusch, Tief- und Eisenbauunternehmung; F. Harriefeld, A.-G., Bauunternehmung; Fr. Holst, Baugeschäft; Rella & Neffe, A.-G. für Bauausführung; Peter Rieckmann, Baugeschäft; Seller & Co., Baugeschäft; Gustav Theden, Eisenbahnbau; Eduard Theil, Baugeschäft; Tiedemann & Wendland, Tiefbauunternehmung; W. Zeyn, Baugeschäft; Industriebau-Aktiengesellschaft, Abt. Hamburg.

Zu einer elften Gruppe seien endlich die Unternehmungen zusammengefaßt, die lediglich Lagerplätze auf der Elbinsel unterhalten. Es sind dies folgende Firmen: S. Freund & Pels, Feld- und Industriebahnmaterial; Künstler & Co., Feld- und Industriebahnen, Weichen und Waggons; Leipziger & Co., Feld- und Industriebahnen, A.-G., Köln; J. C. Rosendahl, G. m. b. H., Kohlenlager; Oellagergesellschaft m. b. H.; Wilhelmsburger Lagerhausgesellschaft m. b. H.; Getreidelagerhaus-Gesellschaft m. b. H.; Max Croonen, Baumaterialien- und Maschinen-Bedarfsartikel; Jordan & Berger Nachfl.; Gebr. Rosenberg, A.-G., Hamburg.

6. Kapitel.

Charakterisierung der Wilhelmsburger Industrie.

Was bei einer Betrachtung der Wilhelmsburger Industrie auf den ersten Blick in die Augen fallen dürfte, ist die große Mannigfaltigkeit der vorhandenen Industriezweige, die es kaum zuläßt, einen von diesen als auf der Elbinsel vorherrschend zu bezeichnen, halten sich doch der Zahl der Betriebe nach Schiffbau, chemische Industrie und Oelindustrie etwa die Wage. Teilt auch Wilhelmsburg diese Eigenart bis zu gewissem Grade mit ihren Nachbarstädten Harburg, wie vor allem Hamburg und wohl der Küstenindustrie überhaupt, so eben doch nur bis zu gewissem Grade, wird doch z. B. Harburg durch seine Oel- und Gummiindustrie und Hamburg durch den Schiffbau von vornherein ein bestimmter Stempel aufgedrückt. Letzteres läßt sich eben von der Wilhelmsburger Mineralölindustrie, wenn sie auch ihrer Bedeutung wohl auf der Elbinsel an erster Stelle steht, nicht sagen. Die Zahl der beschäftigten Arbeiter zum Maßstab genommen, würde gar ein einzelnes Unternehmen, die Hamburger Wollkämmerei, fast sämtlichen Industriezweigen den Vorrang strittig machen.

Mannigfaltig ist ein Bild von der Wilhelmsburger Industrie nämlich nicht zuletzt auch hinsichtlich deren Größenordnung, sodaß es zum mindesten gewagt, um nicht zu sagen, falsch ist, von der Zahl der zu einem Gewerbezweig gehörenden Betriebe auf dessen Bedeutung zu schließen, würde das doch z. B. die Bedeutung des Schiffsbaues gegenüber der Oelindustrie in ein zu hohes Licht rücken.

Was das Bild von der Größenordnung der Wilhelmsburger Industrie als solcher angeht, so finden wir kleine und kleinste wie mittlere, große und ganz große Unternehmungen auf der Elbinsel nebeneinander. Bei einer Einteilung nach der Größenordnung wird namentlich die chemische Industrie und auch der Schiffbau gegenüber der Oelindustrie etwas ins Hintertreffen geraten. An der Spitze der Industrie marschiert der Größe nach zweifellos die Hamburger Wollkämmerei, die vor dem Kriege bis zu 1500 Arbeiter beschäftigte. Es folgen dann eine Reihe weiterer ausgesprochener Großbetriebe, die sich ihrer Bedeutung nach etwa die Wage halten dürften und sämtlich einige Hundert Arbeiter beschäftigen. Dahin gehören: die Hamburger-Elbe-Schiffswerft, die Deutschen Erdölwerke, die Mineralölwerke Rhenania, die Palminwerke von Heinrich Schlinck & Cie., die Plange'sche Weizenmühle und die Zinnwerke Wilhelmsburg. Zu den großen Betrieben sind dann weiter noch die folgenden mit in der Regel über 100 beschäftigten Arbeitern hinzuzurechnen: die Bremer Oelfabrik, die Oelwerke Julius Schindler, die Köhlbrandindustriegesellschaft, die Sägewerke von Franz Schlobach, Meenzen & Co., die Sägewerke und Lagerei-Gesellschaft Neuhof, die Aktiengesellschaft für chemische Produkte vorm. H. Scheidemandel, das

Stahlwerk Mark, vorm. Chemische Werke Reiherstieg, die Güttler-Schärfewerke, die Internationale Vulcanfibre, die Hanseatische Teerproduktenfabrik Haltermann & Co., die Oertz-Werft wie die Werften von Oelkers, Wolkau und Frank.

Es folgt dann eine große Gruppe von mehr oder weniger ausgesprochenen Mittelbetrieben mit einer Arbeiterzahl, die teils über 50 hinausgeht, teils wohl auch etwas darunter bleibt. Dahin gehören die Norddeutschen Acetylen- und Sauerstoffwerke, das Sauerstoffwerk Wilhelmsburg der Gesellschaft für Linde's Eismaschinen, die Hanseatische Acetylen-Gasindustrie, die Norddeutschen Chemischen Werke, die Asbest- und Gummiwerke Martin Merkel, die Oelkuchenwerke C. B. Michael & Co., Ernst Schliemanns Oelwerke, die Speisefettindustrie „Elbe", die Kupfer- und Messingwerke A.-G., die Tauwerkfabrik von August Brückmann, die Wilhelmsburger Eisenkonstruktions- und Maschinenbauanstalt, Schatz & Hübner, Schreyer & Co., Karl Dörnte & Sohn, die Werften von J. G. R. Röger Söhne, Gebr. Kröger, Blohm & Co. und endlich die Mehrzahl der Farben- und Lackfabriken.

Den Rest der übrigen Fabriken bilden Kleinbetriebe, die zum Teil Handwerksbetrieben zum mindesten sehr nahe kommen. Das gilt nicht zuletzt auch für einige Werftbetriebe, die sich fast ausschließlich auf das Ausbesserungsgeschäft beschränken.

Nicht ohne Grund haben wir bei der obigen Klassifizierung eine Abgrenzung nur nach ganz rohen weitspannigen Arbeiterzahlen vorgenommen und sind bisweilen auch noch darüber hinausgegangen, würden wir sonst doch schwerlich der Größe und Bedeutung namentlich der chemischen und der Holzindustrie Wilhelmsburgs gerecht geworden sein, ist es doch eine bekannte Tatsache, daß in der chemischen Industrie z. B. durchweg relativ wenig Arbeiter beschäftigt werden, weil in ihr meist Apparate Verwendung finden, die nur geringe Wartung erfordern. Relativ wenig Arbeiter sagten wir, das soll vor allem heißen im Verhältnis zum investierten Kapital bei chemischen, gegenüber dem bei anderen Fabriken von gleich großer Arbeiterzahl, läßt doch z. B. bei einem diesbezüglichen Vergleich zwischen den chemischen und Werftbetrieben Wilhelmsburgs von gleicher Arbeiterzahl schon ein einziger Blick auf die Werkanlagen keinen Zweifel darüber, daß das investierte Kapital bei ersteren weit größer ist. Zu einem gleichen nur noch weit potenzierteren Ergebnis gelangt man, wenn man denselben Vergleich anstatt mit der chemischen mit der Holzindustrie auf der Elbinsel zieht, nehmen doch bei letzterer die Fabrikanlagen vor allem einen außerordentlich weiten Raum ein. Nicht viel anders als bei der chemischen Industrie liegen die Verhältnisse bei der Oelindustrie.

Bei unserer Größeneinteilung völlig ausscheiden lassen haben wir aus den letzterwähnten Gründen die Terraingesellschaften und Bauunternehmungen, bei denen die Arbeiterzahl zudem eine sehr schwankende

Größe darstellt, wie die Handelsunternehmungen und Lagereibetriebe, bei denen sie noch weniger eine Rolle spielt.

Aus allem geht klar hervor, daß die Arbeiterzahl allein als Maßstab genommen, von der industriellen Bedeutung der Elbinsel ein wenig treffendes Bild abwirft, ist doch bei der Mehrzahl der Unternehmungen die Zahl der beschäftigten Personen eine relativ geringe. Außer den genannten spielt dabei auch noch der Grund mit, daß die Wilhelmsburger Industrie verhältnismäßig jung ist, ein großer Teil der Fabrikanlagen daher nach den neuesten technischen Grundsätzen mit selbsttätigen Maschinen usw. ausgestattet ist, denken wir z. B. nur an die Schlinckesche Palminfabrik, bei der das Prinzip möglichster Ausschaltung der Arbeitskraft von den modernsten Transportanlagen bis herab zur Nagelmaschine, die die Kistendeckel selbsttätig aufnagelt, wohl mit am vollkommensten durchgeführt ist[1]). Als in diesem Sinne vorbildlich bezeichnet beispielsweise auch Johannes Hohlfeld die Wilhelmsburger Säge- und Furnierwerke der Firma Franz Schlobach[2]).

Auf der anderen Seite besteht die Gefahr, daß die große Anzahl der auf der Elbinsel ansässigen Unternehmungen, ist doch die Zahl 100 bereits überschritten, übertriebene Vorstellungen von der bisherigen industriellen Bedeutung der Insel wachruft. Man muß sich eben immer vor Augen halten, daß, wie wir gezeigt haben, unter den gewerblichen Unternehmungen die Mittel- und Kleinbetriebe erheblich überwiegen. Es ist dies eine Tatsache, die auch in der Verbreitung der verschiedenen Unternehmungsformen auf der Elbinsel ihren Niederschlag findet, marschiert hier doch bis auf den heutigen Tag noch die Einzelunternehmung an der Spitze, erst recht, wenn man die ihr doch sehr nahe verwandte Gesellschaftsform der offenen Handelsgesellschaft noch hinzurechnet. Weite Verbreitung hat ferner besonders nach dem Kriege die Form der Gesellschaft mit beschränkter Haftung genommen, demgegenüber die vornehmlich auf Großunternehmungen zugeschnittene Aktiengesellschaft auch heute noch und vor dem Kriege vollends zurücktritt, gab es doch vor 1914 nur etwa zehn Aktiengesellschaften auf der Elbinsel, während deren Zahl doch heute bis auf über 20 gestiegen ist[3]).

Dem Ueberwiegen der Mittel- und Kleinbetriebe entsprechend ist das Kennzeichen der Wilhelmsburger Industrie weniger Massenfabrikation als ausgesprochene Qualitätsarbeit. Das gilt mit in erster Linie von den zahlreichen kleinen Maschinenfabriken und Apparatebauanstalten, einem Industriezweig, der sich mehr oder weniger ganz auf den übrigen Industriezweigen Wilhelmsburgs und der engeren Nachbargebiete,

---

[1]) Vgl. Die Palminwerke von H. Schlinck & Cie., Aktiengesellschaft. Sonderabdruck aus der „S. B. Z.", Frankfurt a. M. S. 12 ff.

[2]) Joh. Hohlfeld, Franz Schlobach, Säge- und Furnierwerke 1846—1921.

[3]) Insgesamt stehen heute rund 45 Einzelunternehmungen und offene Handelsgesellschaften 35 Gesellschaften mit beschränkt. Haftung und 25 Aktiengesellschaften gegenüber.

namentlich denen der chemischen und Oelindustrie wie des Baugewerbes aufbaut. So beschäftigt sich z. B. die Wilhelmsburger Eisenkonstruktions- und Maschinenbauanstalt in erster Linie mit der Herstellung von Tanks für Petroleum und Benzin sowie von Gas- und Wasserbehältern, die Eisenbau- und Maschinenfabrik von Robert Orthmann vornehmlich mit der Fabrikation von Behältern und Apparaten für die chemische Industrie und die Maschinenfabrik- und Apparatebauanstalt von Keßler & Fiehn endlich z. B. besonders mit der Herstellung von Elevatoren, Transportschnecken, Gummimaschinen usw.[1]). Einen breiten Raum nimmt bei den Maschinenfabriken auch das Ausbesserungsgeschäft ein. Letzteres gilt indessen noch weit mehr für die Mehrzahl der Wilhelmsburger Werftbetriebe. Die Neubauten beschränken sich im allgemeinen auf kleinere Schiffsgefäße, kleine Flußdampfer, Motorboote, Segelyachten, Schuten und Boote. Größere Schiffe bis zu 5000 Tonnen lassen sich lediglich auf der Hamburger Elbe-Schiffswerft herstellen, auf der auch bereits Seefrachtdampfer von 2300 Tonnen gebaut worden sind[2]). Was die übrigen Werften im Einzelnen angeht, so hat z. B. die Oertz-Werft eine gewisse Berühmtheit als Segelyachtwerft erlangt. Andere Schiffbaubetriebe wie die von C. Breuning Söhne, Gebr. Kröger und Albert Bonnè sind in erster Linie Spezialwerften für Barkassenbau, während z. B. die Werft von Fritz Frank vornehmlich einen Spezialbetrieb für die Herstellung von Schiffsausrüstungsgegenständen für die Linienschiffe der Hamburger Reedereien darstellt. Mit dem Schiffbau eng verwandt sind Betriebe wie das Sägewerk von Carl Dörnte & Sohn, in dem vornehmlich Schiffsblöcke und Bootsriemen hergestellt werden, wie weiter die Schiffsfarbenfabrik von Emil G. v. Höveling und bis zu gewissem Grade wohl auch die Tauwerkfabrik von August Brückmann, alles Betriebe, die weniger in Anlehnung an die Wilhelmsburger als an die Hamburger Schiffbauindustrie entstanden sind.

Neben dem Schiffbau und der Maschinenindustrie hat sich auf der Elbinsel in engster Berührung mit dem Handel eine lebhafte Ein- und Ausfuhrindustrie herausgebildet, um den Rest der übrigen Industrien unter einen Sammelbegriff zusammenzufassen. Gerade der Doppelname „Ein- und Ausfuhrindustrie" erscheint uns nämlich für das Gros der einzelnen Wilhelmsburger Industrien als besonders charakteristisch, da die meisten Fabriken sowohl ihre Rohstoffe aus dem In- und Ausland beziehen als auch ihre Produkte ins In- und Ausland absetzen. Das gilt nicht allein für sehr viele Betriebe der chemischen Industrie, sondern auch der Oel- und Holzindustrie wie auch z. B. von der Plangeschen Mühle.

---

[1]) Diese wie auch die nachfolgenden Angaben über die Produktion einzelner Industrien entstammen neueren Akten der Handelskammer zu Harburg. (Kartothek über die Wilhelmsburger Firmen).

[2]) Vgl. Hamburger Elbe-Schiffswerft, Aktiengesellschaft Hamburg-Wilhelmsburg. (Industrielle Vertreter deutscher Arbeit in Wort und Bild.) Berlin (Eckstein), August 1922.

Um ein praktisches Beispiel aus der chemischen Industrie herauszugreifen, so nennen wir hier die Herkunftsländer der Rohstoffe, sowie die Absatzgebiete der Fabrikate des Stahlwerk Mark, Abt. vormals Chemische Werke Reiherstieg, A.-G. Das Werk bezieht aus dem Inlande: Formaldehyd, Schwefelsäure, Salmiakgeist, Soda, Spiritus, Aetznatron, Salzsäure, Salpetersäure, Essigsäure, Flußspat, Chlor, Fuselöl, aus dem Auslande: Fuselöl (Holland, Polen), Boraxkalk (Argentinien), Carnonit (Nordamerika), Pechblende (Böhmen), Monazitsand (Brasilien).

Ins Binnenland werden abgesetzt: Schwefelnatrium, Entfärbungskohle, Chlorcalcium, Bleimannige, Hydropottasche, ins Ausland: Amylalkohol (Schweden, Schweiz), Schwefeläther (Holland, Schweiz, Norwegen, Griechenland, Aegypten u. a. m.), Borsäure (Türkei, Spanien, Bulgarien), Hexa (England, Italien, Spanien, Japan, Kanada, Finnland, Tschechoslowakei), Thoriumnitrat (Finnland, Spanien, Belgien), Flußsäure (Spanien) und Fluornatrium (Amerika).

Man könnte bei der genannten Industrie, wie auch bei vielen anderen im Zweifel sein, ob man sie als Import- oder Exportindustrie bezeichnen soll, weshalb wir von dieser sonst wohl üblichen Einteilung abgesehen haben. Die Grenzen sind da so flüssig, daß jene Einteilung in unserem Falle praktisch vielfach auf mehr oder minder willkürlich gefällte Entscheidungen von Fall zu Fall hinauslaufen würde.

Im allgemeinen kann man von der Wilhelmsburger Industrie auf alle Fälle sagen, daß die Rohstoffzufuhr in erster Linie aus dem Auslande erfolgt, der Absatz der fertigen Produkte oder Halbfabrikate hingegen überwiegend ins Binnenland geht, woraus folgt, daß die Industrie zur Hauptsache zollinländisch orientiert ist. Das gilt z. B. zweifellos von der Hamburger Wollkämmerei, der Plangeschen Mühle, den Zinnwerken Wilhelmsburg, der Internationalen Vulcanfibre, den Asbest- und Gummiwerken Martin Merkel, von den meisten chemischen Fabriken, von der Pflanzenöl- und der Margarineindustrie, der Holzindustrie und endlich auch einem großen Teil der Mineralölindustrie, während z. B. die Deutschen Erdölwerke, die Hanseatische Teerproduktenfabrik von Haltermann & Co. wie die Acetylen- und Sauerstoffabriken Ausnahmen bilden, da sie vornehmlich inländische Rohprodukte verarbeiten und diese ins In- oder Ausland absetzen. Tritt ein Veredelungsverkehr demnach auch zurück, so wird er doch von der Mehrzahl der Wilhelmsburger Fabriken in mehr oder minder starkem Maße gepflegt. Vor allem spielt der Niederlage- und Transitverkehr namentlich in der Oel- und der Holzindustrie auf der Elbinsel eine große Rolle, dürfen doch, was letztere angeht, laut Bundesratsbeschluß vom 19. Dezember 1905 auf Wilhelmsburg und Neuhof gemischte Privattransitläger ohne amtlichen Mitverschluß für Bau- und Nutzholz errichtet werden[1]), was im weitesten Umfange geschehen ist.

[1]) Wilhelmsburger Gemeindezeitung Nr. 30 vom 5. Februar 1906. — Menge und Gehrkens, a. a. O. S. 22.

Worauf nunmehr noch zur Charakterisierung der Wilhelmsburger Industrie hingewiesen sei, ist deren ganz moderner Zug, hervorgerufen erst in den letzten Jahrzehnten durch das Eindringen von Riesenunternehmungen und Konzernen in die Elbinsel in Form von Angliederungen bestehender Unternehmungen oder Errichtungen von Zweigniederlassungen. „Von Jahr zu Jahr wird der Zug nach dem Meere stärker, der große binnenländische Unternehmer nötigt, ihren Konzernen Betriebe aller Art anzugliedern, deren natürlicher Standort die Wasserkante ist", schrieb die „Deutsche Bergwerkszeitung" 1922 u. a. zur Tagung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie in Hamburg[1]). Das zeigt sich eben auch in Wilhelmsburg.

Um diese Weltfirmen oder Konzerne in der Reihenfolge, in der sie auf der Elbinsel Fuß gefaßt haben, kurz zu nennen, so wäre bei den drei Hauptterraingesellschaften, die Wilhelmsburg aufgeschlossen haben, den Firmen Vering'sche Grundstücke G. m. b. H., F. H. Schmidt[2]) und der Aktiengesellschaft Neuhof zu beginnen und es wäre namentlich letztere als eine Gründung der Berliner Handelsgesellschaft hervorzuheben.

Es ist dann weiter auf den 1897 erfolgten Anschluß der Hamburger Wollkämmerei an den großen Textilkonzern, die Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei in Bremen, hinzuweisen, wurde doch die Wilhelmsburger Fabrik im genannten Jahre von letzterer auf siebzehn Jahre gepachtet[3]). Gehen wir weiter, so wäre alsdann bei den 1899 auf der Elbinsel gegründeten Kohlensäure-Werken G. C. Rommenhöller halt zu machen, einer Zweigniederlassung der in Rotterdam ansässigen Firma, die in Deutschland allein etwa 14 Zweigniederlassungen ihr Eigen nennt.

1908 tritt uns alsdann die Aktiengesellschaft für Beton- und Monierbau, Berlin, auf Wilhelmsburg entgegen, ebenfalls ein Riesenunternehmen, umfaßt es doch nicht weniger als sechszehn Zweigniederlassungen und betrug das Grundkapital vor dem Kriege 2 500 000 *M*.

Als weitere sehr bedeutende Zweiggründungen auf der Elbinsel wären dann hier die der Firmen Heinrich Schlinck, Bremer Oelfabrik und Franz Schlobach einzureihen, wenn sie vielleicht auch damals noch keine Weltfirmen darstellten. Während die beiden ersteren ihren damaligen Sitz in Mannheim respektive Bremen später nach Wilhelmsburg verlegt haben, war und ist die Firma Schlobach in Böhlitz-Ehrenberg ansässig.

Als besonders interessant ist nunmehr auf das Uebergreifen der Interessensphäre der Deutschen Erdölaktiengesellschaft, Berlin, des sogenannten Dea-Konzerns, auf die Elbinsel hinzuweisen. 1910 erwarb diese, damals allerdings noch als Deutsche Tiefbohr-Aktiengesellschaft,

---

[1]) Deutsche Bergwerkszeitung, Nr. 120 vom 23. Mai 1922.

[2]) Vgl. F. H. Schmidt, Historisch-biographische Blätter, Der Staat Hamburg, 7. Lfg. 1905/06, Berlin-Hamburg-Wien (Eckstein).

[3]) Vgl. z. B. Handbuch der deutschen Aktien-Gesellschaften, Ausgabe 1923—24, Ib, S. 2410.

— die Umwandlung der Firma in „Deutsche Erdöl-Aktiengesellschaft" erfolgte erst ein Jahr später — die Deutschen Erdölwerke G. m. b. H. in Wilhelmsburg, die bis dahin in naher Beziehung zu der Holländischen Gesellschaft für den Betrieb von Petroleumbrunnen in Hannover gestanden hatten[1]).

Ein zweiter Schritt erfolgte 1913 durch die Uebernahme der Tankanlagen der Köhlbrandindustrie G. m. b. H. auf Neuhof, an der bis dahin die Allgemeine Petroleumindustrie A.-G. maßgeblich beteiligt war, die damals gleichfalls an die „Dea" überging[1]).

Seit Ausbruch des Krieges nimmt die gekennzeichnete Entwicklung eine lebhafte Beschleunigung an. So erfolgte während des Krieges der Uebergang der Wilhelmsburger Chemischen Fabrik in die Hände der schon vorher an ihr ausschlaggebend beteiligten Aktiengesellschaft für chemische Produkte vorm. H. Scheidemandel, Berlin, des sogenannten Scheidemandel-Konzerns, der vor dem Kriege 17 eigene Fabriken besaß und eine große Anzahl weiterer in- und ausländischer Unternehmungen kontrollierte[2]). Das Grundkapital der Gesellschaft belief sich vor Ausbruch des Krieges auf 14 Millionen Mark, und es werden insgesamt etwa 5000 Arbeiter und Angestellte beschäftigt.

Weiter sei erwähnt, daß während des Krieges die Chemischen Werke Reiherstieg an das Stahlwerk Mark, ein größeres Unternehmen, das seinen Hauptsitz in Köln hat, übergingen[3]). Alsdann werfen wir unsern Blick auf die beiden bedeutendsten Werften Wilhelmsburgs, die Oertz-Werft und die Hamburg-Elbe-Schiffswerft, von denen erstere namentlich seit der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft im Jahre 1921 in die Hände Camilli Castiglionis, der als Hauptgründer den weitaus größten Teil der Aktien übernahm, überging[4]), während letztere vor einigen Jahren an den Hanakonzern in Düsseldorf übergegangen ist[5]).

Bemerkenswert ist dann weiter das Uebergreifen der holländischen Margarinekonzerne van den Bergh und Jürgens & Prinzen auf die Palminwerke von Heinrich Schlinck & Cie., nachdem die Bremer Oelfabrik bereits vor dem Krieg völlig in deren Abhängigkeit geraten war[6]). Was die Schlinck'schen Werke angeht, so sei nur darauf hingewiesen, daß hier z. B. der Posten des Vorsitzenden des Aufsichtsrates von dem Direktor der Deutschen Jürgens-Werke, A.-G., bekleidet wird[7]).

---

[1]) Vgl. Denkschrift zum 25jährigen Bestehen der Deutschen Erdöl-Aktiengesellschaft Berlin 1899 - 1924, S. 8 und S. 10. — Handbuch der Gesellschaften mit beschränkter Haftung, Ausgabe 1909, S. 128.

[2]) Vgl. Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, Ausgabe 1923—1924, Ib, S. 2474

[3]) Vgl. Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, Ausgabe 1923—1924, Ia, S. 1420.

[4]) Ebenda, Ausgabe 1922—1923, I, S. 1219.

[5]) Vgl. Konzerne in der Metallindustrie, 2. Aufl. 1924. Herausgegeben vom Vorstand des deutschen Metallarbeiter-Verbandes, S. 299 ff.

[6]) Vgl. Willy Karl Molch: Der Standort der Harburger Großindustrie, S. 90. — Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, Ausgabe 1913—1914, I, S. 1646.

[7]) Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, Ausgabe 1922—1923, I, S. 2006.

Um unser Bild zu vervollständigen, sind noch eine Anzahl von Zweig- beziehungsweise Uebernahmegründungen seitens auswärtiger Großunternehmungen auf der Elbinsel zu nennen. So stoßen wir zunächst auf eine Zweiggründung der Firma Leipziger & Co., Feld- und Industriebahnwerke, A.-G., Köln. Dies Unternehmen, das eine größere Anzahl Zweigniederlassungen unterhält, wird gewöhnlich dem Otto-Wolf-Konzern hinzugerechnet, gehört doch auch Otto Wolf bereits zu den Gründern[1]). Uns begegnen weiter die zum Konzern der Königlich Niederländischen Petroleumgesellschaften gehörenden Mineralölwerke Rhenania, A.-G., Düsseldorf, von denen 1919 die Benzinwerke Wilhelmsburg, G. m. b. H., angekauft und seitdem erheblich erweitert wurden, eine Weltfirma, die Filialen in Mannheim, Regensburg, Hamburg, Ludwigshafen, Leipzig und Berlin besitzt und deren Aktienkapital bei der Gründung im Jahre 1917 15 Millionen Mark betrug[2]). Alsdann ist auf eine Zweiggründung der Kupfer- und Messingwerke, A.-G., Elberfeld in Wilhelmsburg hinzuweisen, ein jüngeres größeres Unternehmen, das ebenfalls eine Reihe Zweigniederlassungen umfaßt[3]).

Ein ausgesprochenes Großunternehmen ließ sich auch mit der Industriebau-Aktiengesellschaft Berlin auf der Elbinsel nieder, eine Firma, die sich namentlich in Schlesien ausgebreitet hat, und die insgesamt 5000 Arbeiter und 200 Beamte beschäftigt[4]).

Endlich ist noch die Gründung des Sauerstoffswerkes Wilhelmsburg der Gesellschaft für Linde's Eismaschinen, A.-G. in Wiesbaden, zu nennen, eine äußerst weit verzweigte weltbekannte Firma, die allein nicht weniger als 17 Sauerstoffwerke besitzt und deren Grundkapital sich vor Ausbruch des Krieges auf 12 Millionen Mark belief[5]).

Nach allem besteht wohl kein Zweifel, daß gerade das Vordringen und Sichausbreiten von bereits bestehenden, tiefer im Binnenland ansässigen Großunternehmungen oder Konzernen auf Wilhelmsburg in der Tat einen besonders charakteristischen Zug der Wilhelmsburger Industrie ausmacht.

---

[1]) Vgl. Handbuch der deutschen Aktien-Gesellschaften, Ausgabe 1923—1924, Ia, S. 1416 ff. — Konzerne in der Metallindustrie, 2. Auflage 1924, S. 223.

[2]) Handbuch der deutschen Aktien-Gesellschaften, Ausgabe 1923—1924, Ia, S. 871.

[3]) Ebenda, S. 1301 ff.

[4]) Vgl. Handbuch der deutschen Aktien-Gesellschaften, Ausgabe 1923—1924, Ia, S. 545.

[5]) Ebenda, S. 1619. — Vgl. auch Berliner Börsen-Courier Nr. 92 vom 24. Februar 1925. (Prospekt.)

7. Kapitel.

Die Entwicklung einiger bedeutenderer Wilhelmsburger Unternehmungen.

Es kann sich für uns im Folgenden nicht darum handeln, ein vollständiges Bild von der Entwicklung einer Anzahl Wilhelmsburger Firmen zu geben, sondern der äußere Rahmen unserer Ausführungen erheischt von vornherein eine Beschränkung auf die Wiedergabe lediglich einiger Hauptdaten aus dem Werdegang einzelner Unternehmungen, soll damit doch auch nur gewissermaßen eine Illustration zu unseren bisherigen Ausführungen gegeben werden, durch die die Bedeutung der Wilhelmsburger Industrie für den Leser eine lebendigere Gestaltung erfährt.

In den Kreis der nachstehend behandelten Firmen aus besonderen Gründen nicht mit aufgenommen sind die Hamburger-Elbe-Schiffswerft und die Säge- und Furnierwerke Franz Schlobach, weil nämlich über deren Entwicklung vor noch gar nicht langer Zeit eingehendere Denkschriften erschienen sind, sodaß ein Hinweis auf sie hier genügen dürfte[1]). Lediglich eine Stelle über die Gründungsursachen der Wilhelmsburger Zweigniederlassung der letztgenannten Firma sei hier aus der bezeichneten Jubiläumsschrift kurz zitiert dahin lautend[2]): „Die Gründung des Wilhelmsburger Filialgeschäfts hatte seinen letzten Grund in der bedeutenden Einfuhr amerikanischer Mahagoni-, Nußbaum- und Whitewoodhölzer sowie afrikanischer Kolonialhölzer und in dem lebhaften Geschäftsverkehr, in dem die Firma schon des längeren mit den kaukasischen Wasserwerken in Batum und Tiflis stand, zwecks Bezugs des wertvollen Nußbaumholzes kaukasischer und türkischer Herkunft. Diese Werke waren fast ausschließlich für Franz Schlobach beschäftigt, welcher die Furniere von Batum und Tiflis nach Europa und dort auf den internationalen Markt brachte, zum Teil selbst nach Amerika weiterverkaufte. Hamburg, als der größte Importhafen Deutschlands für überseeische Hölzer, war der gegebene Platz, wo dieses Geschäft zu konzentrieren war. Die Firma Franz Schlobach kaufte daher die 1888 errichtete, speziell durch den Import von kaukasischem und türkischem Nutzholz bedeutende Berliner Firma Eisner und Rosenstock und die seit 1901 in Hamburg bestehende Handlung überseeischer Hölzer Kutschbach & Co., G. m. b. H., und vereinigte beide Firmen in Hamburg-Wilhelmsburg mit einem zweiten Säge- und Messerfurnierwerk".

---

[1]) Hamburger Elbe Schiffswerft, Aktien-Gesellschaft Hamburg-Wilhelmsburg, Berlin (Eckstein) 1922. — Joh. Hohlfeld, Franz Schlobach, Säge- und Furnier-Werke, 1846—1921. Böhlitz-Ehrenberg 1921.

[2]) S. 51 ff.

Aktiengesellschaft für chemische Produkte, vormals H. Scheidemandel, Zweigniederlassung Wilhelmsburg a. d. Elbe.[1]).

Diese bekanntlich älteste der noch bestehenden Wilhelmsburger Fabriken, seit 1917 eine Zweigniederlassung der oben bezeichneten Aktiengesellschaft, wurde 1864 unter der Firma Hüttner & Co., Hamburg auf Steinwärder und im Jahre 1872 unter der Firma „Chemische Fabrik auf Wilhelmsburg bei Hamburg" als Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 600 000 Mark gegründet. Gegenstand des Unternehmens, das übrigens 1877 die Firma in „Wilhelmsburger Chemische Fabrik Hamburg" abänderte[2]), ist die Herstellung von Leim, Fett, Dünger und anderen chemischen Produkten, sowie der Handel mit solchen. Die Entwicklung des Werkes war in den ersten 15 Jahren seines Bestehens eine durchweg günstige, wie aus den in jenem Zeitraum alljährlich zur Verteilung gelangten Dividenden zu schließen ist, deren Durchschnitt 8,41 % betrug und sich im Einzelnen wie folgt darstellt[3]):

1871—1886: 12, 9, 7, 5, 6⅔, 8, 7, 8, 9, 9, 11, 12, 11, 7½, 4 %.

Mit dem Jahre 1887 setzte ein heftiger Rückschlag in der Entwicklung der Fabrik ein, die namentlich durch das Einsetzen einer anhaltend ungünstigen Konjunkturperiode und die steigende Notwendigkeit der Verbesserung der Werkanlagen hervorgerufen wurde[4]). Die Krisis erstreckte sich auf gut 10 Jahre, während welcher Zeit fast immer mit Verlust gearbeitet wurde und keine Dividenden zur Verteilung gelangten, ja eine Herabsetzung des inzwischen auf 750 000 Mark erhöhten Grundkapitals auf 412 000 Mark erfolgte[5]).

Nachzuholen gilt es, daß sich die Firma 1885 an der Errichtung und dem Betrieb einer Sulfatfabrik, der Wilhelmsburger Sulfatfabrik, (zunächst Hüttner), G. m. b. H., beteiligte, ausgesprochenermaßen zu dem Zwecke, sich „einen nicht unwichtigen Hilfsstoff, Salzsäure, zu mäßigen Preisen beschaffen zu können[6])". Seit dem 1. Januar 1897 wurde die Wilhelmsburger Chemische Fabrik alleinige Eigentümerin der Sulfatfabrik[7]), die etwa 10 Jahre später dann als selbständige Gesellschaft ganz aufgehoben wurde[8]).

---

[1]) Vgl. Wilhelmsburger Chemische Fabrik, Hamburg. Jahresberichte der Direktion 1886—1914. — Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, Ausgabe 1898—99, II, S. 566, 1915—16 I, S. 1526, 1917—18, I, S. 1712, 1923—24, Ib, S. 2474.

[2]) Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, Ausgabe 1915—16, I, S. 1526.

[3]) Wilhelmsburger Chemische Fabrik, Hamburg. Jahresbericht der Direktion zur beifolgenden Bilanz per 30. Juni 1887.

[4]) Vgl. Wilhelmsburger Chemische Fabrik, Jahresberichte der Direktion von 1886—1896.

[5]) Vgl. Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, Ausg. 1898—99, II, S. 566.

[6]) Jahresberichte der Direktion 1886.

[7]) Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, Ausgabe 1915—16, I, S. 1526.

[8]) Jahresbericht der Direktion 1906/07.

Die Entwicklung der chemischen Fabrik nahm seit 1897 wieder einen langsamen Aufschwung. So gelangten in den Geschäftsjahren 1898/99—1907/08 auf die vorhandenen ℳ 390 000 Vorzugsaktien folgende Dividenden zur Verteilung: 4, 5, 4, 6, 8, 6, 4, 6, 10, 10 %, während auf die ℳ 22 000 Stammaktien nichts entfiel.

1910 erfolgte eine Heraufsetzung des Grundkapitals der Gesellschaft auf die alte Summe von 600 000 ℳ[1]). Seit 1908 schwollen die Dividendenziffern der Gesellschaft, nachdem im gleichen Jahre auch eine Gleichstellung der Stamm- und Vorzugsaktien erfolgt war, riesig an, beliefen sie sich doch bis 1913 wie folgt: 11, 11, 10, 10, 10 %[1]). Mit Beginn des Jahres 1914 nahm diese günstige Entwicklung ein jähes Ende zunächst hervorgerufen durch ein großes Schadenfeuer, das die Fabrik heimsuchte und das fünfstöckige Leimtrocknereigebäude völlig vernichtete[2]), dann aber vor allem infolge des Kriegsausbruches, durch den die Zufuhr und der Absatz völlig ins Stocken gerieten[1]). 1917 erfolgte dann, nachdem inzwischen keine Gewinnausschüttung mehr hatte erfolgen können, die Uebertragung des Vermögens der Gesellschaft als Ganzes an die Aktiengesellschaft für chemische Produkte vormals H. Scheidemandel, Berlin[3]), zu der schon seit vor dem Kriege Verbindungen bestanden[4]), und die nach und nach den gesamten Aktienbesitz an sich gebracht hatte. Seitdem hat die Wilhelmsburger Fabrik einen größeren Aufschwung noch nicht wieder genommen.

Nunmehr noch einige Worte zur Produktion selbst! Wie es bei Menge und Gehrkens[5]) heißt, werden die Rohprodukte, zirka 100 000 Zentner Knochen, zu 4000 Zentner Knochenfett für Seifenfabrikation, 80 000 Zentner Knochenmehl für Futter- und Düngezwecke sowie zu 15 000 Zentner Leim verarbeitet. Der Umsatz beträgt zirka 600 000 Mark. Die zum Aufschließen der Knochen und Hornschläuche benutzte Salzsäure wird in der Sulfatfabrik produziert, welche jährlich zirka 70 000 Zentner Glaubersalz und 40 000 Zentner Salzsäure herstellt und zum Teil auch auf den Markt bringt[6]). Das Rohmaterial von zirka 90 000 Zentner wird meist aus Staßfurt bezogen[5]).

Die Zahl der in der Fabrik beschäftigten Arbeiter belief sich um 1905/06 auf rund 120[5]), ist dann aber seit Ausbruch des Krieges auf nur annähernd 30 herabgesunken. Nach dem Kriege stieg die Zahl der Arbeiter und Arbeiterinnen wieder auf 110.

---

[1]) Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, Ausgabe 1915–16, I, S. 1526.
[2]) Jahresbericht der Direktion 1913/14.
[3]) Vgl. Handbuch der Aktiengesellschaften, Ausgabe 1917—18, I, S. 1712.
[4]) Vgl. Jahresbericht der Direktion 1911/12.
[5]) Menge und Gehrkens, a. a. O. S. 10 ff.
[6]) Vgl. Paul Hirschfeld: Hannovers Großindustrie und Großhandel, S. 199.

Hamburger Wollkämmerei A.-G.

Die Hamburger Wollkämmerei, die größte Fabrik auf der Elbinsel Wilhelmsburg, wurde am 1. April 1890 mit einem Grundkapital von 3 500 000 ℳ gegründet[1].) 1894 verpachtete die Gesellschaft das am Reiherstieg gelegene Werk an die Leipziger Wollkämmerei gegen eine jährliche Summe, welche den Aktionären eine Dividende von 4½ Prozent sicherte[2]). Dieses Verhältnis wurde 1897 gelöst, in welchem Jahre die Anlagen der Hamburger Wollkämmerei auf 17 Jahre für 395 000 ℳ jährlich an die Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei in Bremen verpachtet wurde, woraufhin die Wilhelmsburger Gesellschaft ihren Sitz von Leipzig nach Wilhelmsburg verlegte[2]). Letzteres Pachtverhältnis wurde, wie dem Jahresbericht des Vorstandes der Aktiengesellschaft Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei aus dem Jahre 1911 zu entnehmen ist, 1910 aufgehoben, heißt es doch da wie folgt[3]): „Unsere Beziehungen zur Hamburger Wollkämmerei haben insofern eine Aenderung erfahren, als der zwischen dieser Gesellschaft und uns früher geltende Pachtvertrag im verflossenen Jahre in gegenseitigem Einverständnis aufgehoben worden ist. Seitdem hat die Leitung des Betriebes für Rechnung der genannten Gesellschaft in unserer Hand gelegen und wir werden uns auch in Zukunft einen entscheidenden Einfluß wahren. Vertragsgemäß waren uns bei der Auflösung des Pachtverhältnisses die unsererseits in der Reiherstieger Fabrik gemachten Aufwendungen für Neu-Anlagen und Neu-Anschaffungen von der Hamburger Wollkämmerei, abzüglich der im Pachtvertrage festgesetzten Abschreibungen zurückzuerstatten, was inzwischen geschehen ist". Erklärend ist hinzuzufügen, daß die Norddeutsche Wollkämmerei bereits seit Ende 1905 nahezu alle Aktien der Hamburger Wollkämmerei besaß und auch späterhin in Besitz gehalten hat[4]). Den alljährlich zur Verteilung gelangten Dividenden nach zu urteilen, ist der Geschäftserfolg der Hamburger Wollkämmerei als nicht überaus günstig anzusprechen, stellen sich doch die Dividendenziffern von 1897—1919 wie folgt: 4½, 4½, 4⅔, 4¾, 4½, 4½, 3½, 3½, 4, 3½, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 0, 0, 5, 4, 0 Prozent[5]).

---

[1]) Wie wir Hirschfeld, Hannovers Großindustrie und Großhandel (S. 212) entnehmen, ist die Fabrik von der Leipziger Wollkämmerei als Zweigfabrik erbaut, als sie dann aber 1890 fertiggestellt war, in den Besitz einer besonderen Aktiengesellschaft übergegangen.

[2]) Vgl. Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, Ausg. 1915—16, I, S. 1188.

[3]) Jahresbericht des Vorstandes der Aktien-Gesellschaft Norddeutsche Wollkämmerei & Kammgarnspinnerei, Bremen, über das sechsundzwanzigste Geschäftsjahr. (1911.)

[4]) Vgl. Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, Ausg. 1915—16, I, S. 1877.

[5]) Vgl. Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, Ausg. 1915—16, I, S. 1888, Ausgabe 1922—23, I, S. 1649.

Was die Fabrikanlagen der Hamburger Wollkämmerei angeht, so finden wir darüber eine interessante Schilderung bei Hirschfeld[1]), der wir hier nur entnehmen, daß der gesamte Fabrikbereich etwa 30 Hektar umfaßt und daher noch beträchtliche Betriebserweiterungen gestattet.

Die Arbeiter der Fabrik sind zu erheblichem Teil in 50 der Wollkämmerei bisher gehörigen Wohnhäusern untergebracht[2]), erwähnten wir doch bereits an früherer Stelle, daß die Gesellschaft im Osten Wilhelmsburgs neue Siedlungen zu schaffen gedenkt. In weitgehendem Maße ist auch für sonstige Wohlfahrtseinrichtungen gesorgt, um nur hervorzuheben, daß das Werk über ein eigenes Krankenhaus, Badeanstalt, wie Küche, bereits seit langem verfügt[3]). Die Zahl der beschäftigten Arbeiter, von denen in der Regel gut ein Drittel weiblichen Geschlechts ist, beträgt durchschnittlich etwa 1000, wenn sie auch bisweilen erheblich darüber hinausgegangen ist, wie, um nur ein Beispiel herauszugreifen, 1903, wo sie 1514 betrug[4]), oder auch erheblich darunter geblieben ist, wie z. B. 1898, wo sie nur die Zahl 630 erreichte[5]).

Dementsprechend schwankt auch die Höhe der Produktion der Fabrik. Nach Menge und Gehrkens[6]) — die Zahlen beziehen sich also auf vor 1906 — werden durchschnittlich zirka 12 Millionen Kilogramm rohe Schafwolle bezogen, und zwar 117 000 Kilogramm aus Australien, La Plata, Marokko und Syrien, wie 230 000 Kilogramm aus Deutschland. Die Wolle wird für Spinnereien, stellt doch die Hamburger Wollkämmerei eine reine Lohnkämmerei dar, zu Kammzug gewaschen und gekämmt. So wurden beispielsweise 1900[7]) 13 000 000 Kilogramm rohe Schafwolle zu 4 000 000 Kilogramm Kammzug, 800 000 Kilogramm Kämmling und 900 000 Kilogramm Untersorten und z. B. 1903[8]), 11 000 000 Kilogramm Schafwolle zu 3 700 000 Kilogramm Kammzug, 750 000 Kilogramm Kämmling und 850 000 Kilogramm Untersorten für Rechnung der Norddeutschen Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei in Delmenhorst verarbeitet.

Georg Plange, Weizenmühle.

Das größte und bedeutendste Einzelunternehmen auf der Elbinsel Wilhelmsburg ist die in den Jahren 1896/97 erbaute, am Reiherstieg gelegene Weizenmühle der Firma Georg Plange, Hamburg, die größte Weizenmühle Europas. Ihr Begründer war der erst kürzlich, am

---

[1]) Paul Hirschfeld, Hannovers Großindustrie und Großhandel, S. 212 und 213. (Die Hamburger Wollkämmerei in Hamburg-Reiherstieg.)

[2]) Vgl. Wilhelmsburger Adreßbuch 1925, S. 182 ff.

[3]) Vgl. Paul Hirschfeld, Hannovers Großindustrie und Großhandel, S. 213.

[4]) Siehe Jahresbericht der Handelskammer Harburg für 1903, S. 27.

[5]) Jahresbericht der Handelskammer Harburg für 1898, S. 12.

[6]) Menge und Gehrkens, a. a. O. S. 10.

[7]) Vgl. Jahresbericht der Handelskammer zu Harburg für 1900, S. 22.

[8]) Vgl. Jahresbericht der Handelskammer zu Harburg für 1903, S. 27.

26. Februar 1923 verstorbene Kommerzienrat Georg Plange, Altona, der aus Soest in Westfalen stammt, woselbst sein Vater bereits eine Weizenmühle, die Stammutter der Wilhelmsburger, besaß, die im Jahre 1875 auf Georg Plange überging[1]). Die anfänglich nur wenig leistungsfähige Soester Mühle erlebte unter ihm einen bedeutenden Aufschwung. Von Jahr zu Jahr steigerte sich die Nachfrage nach dem anerkannt guten Mühlenfabrikat, das bereits 1873 auf einer Weltausstellung in Wien prämiert worden war und dem auch seitdem wiederholt hohe Auszeichnungen zuteil wurden. Trotz häufiger Betriebsvergrößerungen erwies sich das Soester Werk als nicht leistungsfähig genug, besonders wegen der wenig günstigen Frachtverhältnisse, denen es ausgesetzt war, fehlte ihm doch namentlich jegliche Wasserstraßenverbindung. Aus diesem Grunde entschloß sich Georg Plange zum Bau einer neuen Mühle und lenkte seinen Blick auf den Hamburger Hafen. Daß die Mühle trotzdem nicht in Hamburg, sondern in Wilhelmsburg errichtet wurde, erklärt sich daraus, daß ein geeigneter Platz für die Errichtung eines so ausgedehnten Werkes im eigentlichen Hafengebiet nicht zur Verfügung stand[1])[2]).

Das Grundstück der Mühle in Wilhelmsburg ist zirka 6 Hektar groß, und die Mühle selbst liegt an einem eigenen hafenartigen Einschnitt vom Reiherstieg aus und besitzt eine Wasserfront von 110 Meter, wodurch ermöglicht wird, daß zu gleicher Zeit Weizen gelöscht und Mehl in andere Schiffe verladen werden kann. Außerdem ist das Werk auf der entgegengesetzten Seite durch mehrere Eisenbahngeleise mit der Wilhelmsburger Industriebahn verbunden, sodaß auch hier Verladungen völlig unabhängig von denen auf der Wasserseite möglich sind. Der Mühle sind eigene Schlosserei-, Schreinerei- und Klempnerwerkstätten, sowie eine Riffelei zum Schärfen der Walzen angegliedert, so daß sämtliche Reparaturen selbst vorgenommen werden können.

Die Leistungsfähigkeit des Wilhelmsburger Werkes hat sich bereits in weniger als 20 Jahren seit seinem Bestehen vervierfacht, nämlich von 4000 auf 16 000 Zentner Tagesvermahlungen[2]). Zur Vermahlung gelangt Auslandgetreide, das aus Nordamerika, Argentinien, Australien, Rußland und Rumänien eingeführt wird[3]). Im Jahre 1905 wurden, — wie bei Menge und Gehrkens ausgeführt ist[3]), 1,6 Millionen Sack Weizenmehl à 100 kg umgesetzt.

Die Zahl der in der Mühle beschäftigten Arbeiter schwankt zwischen 150 und 250.

---

[1]) Vgl. auch für das Folgende und siehe Näheres: Georg Plange, Hamburg, Historisch-biographische Blätter, „Der Staat Hamburg", herausgegeben von Julius Eckstein, 1904.

[2]) Vgl. Erwin Topf, Die Mühlenindustrie, „Wirtschaftsdienst" Nr. 20, vom 19. Mai 1922, S. 487.

[3]) Vgl. Menge und Gehrkens, a. a. O. S. 7 ff.

Deutsche Erdölwerke, G. m. b. H.

Die Deutschen Erdölwerke wurden am 19. September 1901 mit einem Stammkapital von 2 000 000 Mark gegründet[1]). Gegenstand des Unternehmens ist die Herstellung und der Vertrieb in- und ausländischer Mineralöle, sowie anderer Oele und Fette sowie der Handel damit. Seit 1905 stand die Gesellschaft in naher Beziehung zu der holländischen Gesellschaft für den Betrieb von Petroleumbrunnen zu Hannover, der „Maatschappy tot Exploitatin van Olinbronnen in Hannover und s'Gravenhagn", die im genannten Jahre ℳ 1 800 000 Anteile von den Deutschen Erdölwerken übernahm und dafür 400 000 Gulden eigene neue Aktien, sowie 600 000 Gulden ihrer sechsprozentigen Vorzugsaktien an die Deutschen Erdölwerke gab. 1910 erfolgte dann, wie bereits erwähnt, die Angliederung der Deutschen Erdölwerke an die „Deutsche Tiefbohr-Aktiengesellschaft", seit dem 29. Mai 1911 „Deutsche Erdöl-Aktiengesellschaft[2]), die 1913 über 90 % der Deutschen Rohölgewinnung sowie über große Mengen von Rohöl in Galizien und Rumänien verfügte[3]).

Ueber die Höhe der Produktion der am Reiherstieg gelegenen Raffinerie der Deutschen Erdölwerke finden wir in der Schrift von Menge und Gehrkens aus dem Jahre 1906 Angaben dahin[4]), daß aus 180 000 Faß gleich 30 Millionen kg Roherdöl, das sämtlich aus Wietze bei Celle bezogen wird und fast die ganze dortige Grubenproduktion ausmacht, 12 000 Faß Petroleum, 30 000 Faß Oel zur Gasbereitung, mineralische Spindel-, Maschinen-, Zylinder- und Eisenbahnachsenöle, 40 000 Faß Schmieröl und außerdem Rückstände wie Mineralpech und Goudron gewonnen werden. 1905 wurde — wie es weiter heißt — ein Umsatz von 3 500 000 ℳ erzielt. Für 200 000 ℳ Waren gingen davon nach England, Frankreich und Belgien und für 3 300 000 ℳ nach Deutschland. Täglich können 500 Faß gleich 80 000 kg Rohöl verarbeitet werden.

In der bereits zitierten Denkschrift der Deutschen Erdöl-Aktiengesellschaft wird in einem Bericht über das Jahr 1911 gesagt[5]): In Wilhelmsburg wurden bereits Maschinen- und Zylinderöle hergestellt, die den ausländischen vollkommen gleichwertig waren". An späterer Stelle wird ebenda ausgeführt[6]): „Die gesamte Verarbeitung der fünf Erdölraffinerien der Deutschen Erdöl-Aktiengesellschaft belief sich im Jahre

---

[1]) Vgl. auch für das Folgende: Handbuch der deutschen Gesellschaften m. b. H., Jahrgang 1917—18, S. 28. — Menge und Gehrkens, a. a. O. S. 9 und 10.

[2]) Vgl. Denkschrift zum 25jährigen Bestehen der Deutschen Erdöl-Aktiengesellschaft Berlin, S. 8 und 9.

[3]) Ebenda, S. 13.

[4]) Vgl. Menge und Gehrkens, a. a. O. S. 9 und 10.

[5]) S. 9.

[6]) Vgl. Menge und Gehrkens a. a. O. S. 23.

1922 auf 60 490 Tonnen, ihre gesamte Verarbeitungsfähigkeit wird nach Fertigstellung der Arbeiten in der Wilhelmsburger Raffinerie" — jene wurde 1922 bedeutend erweitert[1]) — „90 000 Tonnen betragen".

Die Zahl der beschäftigten Arbeiter wird von Menge und Gehrkens mit 190 bis 200 bezeichnet.

Zinnwerke Wilhelmsburg, G. m. b. H.

Die Zinnwerke Wilhelmsburg wurden am 25. August 1903 von dem hamburgischen Kaufmann Theodor Bieber, Inhaber der Firma F. D. Bieber & Söhne, als Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von 300 000 *M* gegründet[2]). Die am Veringkanal gelegenen Werke sollten sich, — wie Heinrich Wohlwill im „Wirtschaftsdienst" darlegt[3]) —, mit der Umarbeitung bolivianischer Rohzinnbarren auf Reinzinn befassen und das auf elektrolytischem Wege. Damals führte aber die Entwicklung der Minenindustrie in Bolivien gerade dazu, daß jenes Land davon Abstand nahm, weiter Rohzinnbarren herzustellen, sondern ausschließlich den Export von Zinnerzen aufnahm. Infolgedessen mußten die Zinnwerke die Bearbeitung des ursprünglich vorgesehenen Rohmaterials verlassen und wandten sich daher der Verarbeitung von Zinnerzen zu. So wurden, um ein Beispiel zu nennen, 1903 zirka 2400 Tons Erze verarbeitet, aus den etwa 1200 Tons Zinn sowie kleine Mengen Kupfer, Silber und Wismut gewonnen wurden[4]). Diese Produktion wurde von Jahr zu Jahr gesteigert, besonders seit die Fabrik 1910 durch die Errichtung einer Zinnschmelze eine bedeutende Erweiterung erfahren hatte, sodaß sie 1913 die Höhe von zirka 4000 Tons Zinn erreichte[5]).

Durch den Krieg von jedwedem Bezuge ausländischen Rohmaterials abgeschnitten, sahen sich die Zinnwerke zur Umstellung auf Kupferarbeit genötigt und wurden nunmehr durch Umarbeitungsverträge für die Kriegsmetall-Aktiengesellschaft beschäftigt. Dabei wurde namentlich die Verarbeitung messinghaltiger Materialien in größtem Umfange durchgeführt.

Erst 1920 gelang es nach erheblichen Schwierigkeiten, die Verbindung mit dem Auslande wieder herzustellen und infolgedessen auch die

---

[1]) Vgl. Menge und Gehrkens, a. a. O. S. 21.

[2]) Akten des Handelsregisters zu Harburg.

[3]) Vgl. auch für das Folgende: Heinrich Wohlwill, „Die Metallhüttenindustrie", Wirtschaftsdienst, 7. Jahrgang, Nr. 20 vom 19. Mai 1922, S. 481 ff.

[4]) Siehe Jahresbericht der Handelskammer zu Harburg für 1903, S. 24.

[5]) Vgl. Heinrich Wohlwill, a. a. O. S. 145 (Anmerkung 2).

Zinnverhüttung wieder aufzunehmen, und zwar in einer Ausdehnung, die nach Wohlwill zu Beginn des Jahres 1922 bereits reichlich die Hälfte der ursprünglichen Produktion betrug. Nach dem Kriege wurden auch wiederholt bedeutende Betriebserweiterungen vorgenommen[1]).

Welch gewaltigen Aufschwung die Wilhelmsburger Zinnwerke seit ihrem Bestehen genommen haben, ist besonders deutlich aus dem sprunghaften Anschnellen der Höhe des Stammkapitals der Gesellschaft zu ersehen, das von 300 000 ℳ bei der Gründung bereits im folgenden Jahre auf 450 000, 1905 auf 675 000, 1910 auf 810 000 und 1917 auf 1 Millionen Mark erhöht wurde[2]). Die Zahl der beschäftigten Arbeiter blief sich 1904 auf 100[3]) und ist seitdem entsprechend dem Anwachsen der Produktion von Jahr zu Jahr gestiegen.

Bremer Oelfabrik, Aktiengesellschaft.

Die Aktiengesellschaft Bremer Oelfabrik wurde 1889 in Bremen zwecks Herstellung von Oelen aus Oelsaaten und sonstigen Oel enthaltenden Pflanzen gegründet[4]). In den Jahren 1905 bis 1906 erfolgte die Gründung einer Zweigniederlassung in Wilhelmsburg am Reiherstieg. Wie die Bremer Fabrik, beschäftigte sich auch das Wilhelmsburger Werk zunächst zur Hauptsache mit der Verarbeitung von Leinsamen, die aus Indien, Südamerika und Rußland bezogen werden, zu Leinöl, das an Lack-, Seifen- und Linoleumfabriken verkauft wird[5]). Die Wilhelmsburger Fabrik ist auf das modernste und rationellste eingerichtet, kann doch die Leinsaat direkt aus dem Seeleichter in die Speicher und umgekehrt das fertige Leinöl oder die Oelkuchen unmittelbar vom Lager ins Schiff verladen werden, und ist doch die Fabrik außerdem der Wilhelmsburger Industriebahn angeschlossen. Demgegenüber war die Bremer Fabrik schon hinsichtlich ihrer Lage sehr im Nachteil, lag sie doch nicht am Wasser und mußte die zu verarbeitende Saat infolgedessen per Rollfuhrwerk oder per Bahn angefahren werden, was natürlich gegenüber der Wilhelmsburger Fabrik den Betrieb außerordentlich verteuerte[6]). Hinzu kam, daß die Anlagen bereits sehr alt waren — das Bremer Werk ist die älteste Oelfabrik Bremens — und infolgedessen dringend der Modernisierung bedurften[6]).

---

[1]) Vgl. Wilhelmsburger Adreßbuch 1925, S. 29.

[2]) Akten des Handelsregisters zu Harburg.

[3]) Jahresbericht der Handelskammer Harburg für 1904. S. 27.

[4]) Vgl. auch für das Folgende: Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, Ausgabe 1911—12, I, S. 1569 ff.

[5]) Vgl. Menge und Gehrkens, a. a. O. S. 13.

[6]) Vgl. Wilhelmsburger Zeitung, Nr. 182 vom 5. August 1908.

Die Gesellschaft erlitt seit 1906, seit welcher Zeit sie, durch ungünstige Konjunkturverhältnisse, wirtschaftliche Depressionen und Brände in der Bremer und Wilhelmsburger Fabrik heimgesucht, mehrere Jahre erhebliche Verluste, sodaß keinerlei Dividenden zur Ausschüttung gelangten[1]). Erst 1910 erfolgte eine völlige Sanierung durch Herabsetzung des seit 1905 zwei Millionen Mark betragenden Grundkapitals auf 400 000 ℳ durch Zusammenlegung der Aktien im Verhältnis von 5 : 1 unter deren Umwandlung in 6 Prozent Vorzugsaktien und durch gleichzeitige Erhöhung des Grundkapitals um 1 000 000 ℳ und zwar um 600 000 ℳ Stammaktien und 400 000 ℳ Vorzugsaktien unter Ausschluß des Bezugrechtes der Aktionäre[2]). Die Zuführung der neuen Mittel durch Uebernahme der ℳ 1 000 000 neuen Aktien übernahm ein Konsortium, das aus den beiden holländischen Konzernen van d. Bergh und Jürgen & Prinzen bestand. Die Bremer Fabrik wurde 1910 an ein Konsortium der alten Aktionäre zum Buchwerte von 225 000 ℳ veräußert. Die Wilhelmsburger Fabrik hingegen zu einer Speiseölfabrik umgebaut. Gleichzeitig wurde der Verwaltungsapparat der Gesellschaft nach Wilhelmsburg verlegt. — Seit 1910 nahm die Bremer Oelfabrik einen lebhaften Aufschwung, dem dann allerdings durch den Ausbruch des Krieges, der erhebliche Betriebseinschränkungen notwendig machte, gar bald ein jähes Ende bereitet wurde[2]). Waren in den Jahren 1911 bis 1914 Dividenden von 11, 14. 13 und 8 Prozent auf die Stammaktien zur Verteilung gelangt, so erfolgte eine weitere Ausschüttung auf sie erst wieder seit 1919, und zwar von 6, 14 und 12 Prozent bis 1921[3]). Die Wilhelmsburger Fabrik beschäftigt zirka 250 Arbeiter.

Palminwerke H. Schlinck & Cie., Aktiengesellschaft, Hamburg-Mannheim[4]).

Die Palminwerke Heinrich Schlinck & Cie. wurden im Jahre 1892 von dem im Jahre 1909 verstorbenen Chemiker Dr. Heinrich Schlinck, einem Schüler Liebigs, der sich auf dessen Anregung die Aufgabe stellte, das in der Kokosnuß enthaltene Fett für den menschlichen Genuß herzurichten, in Mannheim gegründet, nachdem es ihm gelungen war, die sich gestellte Aufgabe erfolgreich zu lösen[4]). Galt es auch zunächst

---

[1]) Vgl. Wilhelmsburger Zeitung, Nr. 166 vom 19. Juli 1910 und Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, Ausgabe 1911—12, I, S. 1569.

[2]) Vgl. auch für das Folgende: Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, Ausgabe 1911—12, I, S. 1569.

[3]) Vgl. ebenda, Ausg. 1917—18, I, S. 1716 u. Ausg. 1922—23, I, S. 2018.

[4]) Vgl. die Palminwerke von H. Schlinck & Cie., Aktien-Gesellschaft, Hamburg-Mannheim. (Sonderabdruck aus der „S. B. B. Zeitung", Frankfurt a. M.) — Werner Grabein, Das Standortsproblem der Hamburger Margarine-Industrie, S. 10, S. 23, S. 36, S. 50, S. 63, S. 69 und S. 76.

ein bisweilen tief eingewurzeltes Mißtrauen gegenüber dem unter der Spezialmarke „Palmin" in der Mannheimer Fabrik hergestellten Pflanzenfett aus dem Wege zu räumen, so gelang es doch verhältnismäßig schnell, einen ausgedehnten Absatzmarkt zu erringen, besonders, seitdem es gelungen war, das Pflanzenfett zu einem butterartigen Produkt zu verarbeiten, welches die Firma unter der Spezialmarke „Palmona" in den Handel brachte[1]).

Die Errichtung der Wilhelmsburger Fabrik wurde 1908 begonnen und 1910 fertiggestellt, nachdem inzwischen im Jahre 1909 kurz nach dem Tode Heinrich Schlincks durch dessen Nachfolger Julius Schlinck eine Umwandlung des bisher ein Einzelunternehmen darstellenden Werkes in eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 3 000 000 ℳ erfolgt war. Letzteres wurde bereits 1910 auf 5 300 000 Mark erhöht. Gleichzeitig mit der Umwandlung des Unternehmens erfolgte eine Sitzverlegung nach Hamburg[2]). Das am Jaffeekanal gelegene Wilhelmsburger Werk, das durch den Ernst August-Kanal mit dem Hamburger Hafen in Verbindung steht und in ziemlich unmittelbarer Nähe des Wilhelmsburger Güterbahnhofes liegt, hat infolge dieser überaus günstigen Lage und wegen seiner modernen, betriebstechnischen vollkommeneren Anlagen die Mannheimer Mutterfabrik an Bedeutung weit überflügelt. Die Fabrik in Wilhelmsburg mit 550 m Kanalfront besteht aus einem Kopra- und Oelkuchenspeicher, einer Oelmühle, einer Pflanzenbutterraffinerie, einer Speisefettfabrik, Extraktionsanlagen, Versandhallen sowie zahlreichen Nebenbetrieben wie Seifenfabrik, Kistenfabrik, Küperei, Reparaturwerkstätten usw. Außerdem sind umfangreiche Lagerräume, Verwaltungsgebäude, Wohnhäuser für Beamte und sonstige Wohlfahrtseinrichtungen vorhanden[3]). Die imposanten Fabrikgebäude mit einem Flächeninhalt von etwa 12 Hektar liegen zu beiden Seiten des Jaffeekanals, auf welchem eigene Schleppdampfer und Leichterkähne den Transport, besonders der Rohstoffe, der Kopra, besorgen[3]).

Die finanzielle Entwicklung der Aktiengesellschaft ist seit ihrem Bestehen und selbst in den Kriegsjahren eine andauernd günstige gewesen, was sich z. B. in den nachfolgenden Dividendenziffern von 1909 bis 1920 ausspricht[4]): 12½, 14, 14, 10 6, 5, 10, 7, 7, 5, 8, 10 %. Der Aufschwung des Unternehmens spiegelt sich besonders deutlich in dem enormen Ansteigen der Zahl der beschäftigten Arbeiter wieder. Betrug diese 1898

---

[1]) Vgl. die Palminwerke von H. Schlinck & Cie., Aktien-Gesellschaft, Hamburg-Mannheim. (Sonderabdruck aus der „S. B. B. Zeitung", Frankfurt a. M.) — Werner Grabein, Das Standortsproblem der Hamburger Margarine-Industrie, S. 10, S. 23, S. 36, S. 50, S. 63, S. 69 und S. 76.

[2]) Vgl. Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, Ausg. 1922—23, I, S. 2006.

[3]) Vgl. Die Palminwerke von H. Schlinck & Cie., Aktien-Gesellschaft, Hamburg-Mannheim. (Sonderabdruck aus der „S. B. B. Zeitung", Frankfurt a. M.)

[4]) Geschäftsberichte der Firma 1909 bis 1920.

etwa 100, so ist sie bis zum Jahre 1911 in den Fabriken zu Wilhelmsburg und Mannheim auf rund 1000 Arbeiter und Arbeiterinnen gestiegen und hat sich seitdem auf etwa diesem Stand gehalten[1]).

Auch nach dem Krieg ist die Entwicklung der Firma, wie aus deren Geschäftsberichten zu ersehen ist, eine günstige gewesen, heißt es da doch z. B. über das Jahr 1921 u. a.: „Mit unserer Kundschaft sind wir nach Aufhebung der Zwangswirtschaft wieder in gute Fühlung gekommen und verdanken der Beschaffenheit unserer Fabrikate eine günstige Entwicklung des Umsatzes. Durch weiteren Ausbau der Fabrikanlagen in Wilhelmsburg haben wir uns auf eine beträchtliche Steigerung der Fabrikation eingestellt".

Sägewerke und Lagereigesellschaft m. b. H. Neuhof.

Die Neuhofer Sägewerke und Lagereigesellschaft wurden am 29. April 1905 als Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von 170 000 Mark, das 1908 auf 230 000 Mark erhöht wurde, gegründet[2]).

Damit wurde einem bereits lange ersehnten hamburgischen Wunsche Rechnung getragen, wurde doch die Lagerung von Bau- und Nutzhölzern im hamburgischen Bezirk von jeher vermißt[3]). Der Grund hierfür liegt darin, daß die am Wasser gelegenen Terrains infolge des Aufschwunges des Hamburger Handels bereits anderweitig stark in Anspruch genommen waren, sowie darin, daß die Lagerung auf hamburgischem Gebiet infolge der hohen Pacht zu kostspielig und unrentabel wurde. Durch die Errichtung eines Lagerungsgeschäftes in Neuhof, also in unmittelbarer Nähe des Hamburger Hafens, war eine glückliche Lösung gefunden. Die Lage des Werkes am Neuhofer Seeschiffskanal ist noch insofern besonders günstig, als sie eine Zufuhr auf dem Wasserwege von zwei Seiten her ermöglicht, einmal vom Reiherstieg und damit vom Hamburger Freihafen und zweitens vom Köhlbrand, also von der offenen Elbe her.

Aehnlich günstig ist die Landverbindung, führen doch die Geleise der Wilhelmsburger Industriebahn unmittelbar auf den 35 000 qm umfassenden Lagerplatz.

Der Transport auf dem Lagerplatz selbst geschieht mittels Feldbahnen, während das Löschen und Laden der Hölzer vermittels 4 Kränen, die teils durch Dampf, teils durch Elektrizität betrieben werden, vor sich geht. Mit dem Lagerungsgeschäft ist ein umfangreiches Säge- und Hobelwerk verbunden, in welchem großenteils australische Hölzer zu Holzpflasterklötzen

---

[1]) Vgl. Die Palminwerke von H. Schlinck & Cie., Aktien-Gesellschaft, Hamburg-Mannheim. (Sonderabdruck aus der „S. V. V. Zeitung", Frankfurt a. M.)

[2]) Akten des Handelsregisters zu Harburg.

[3]) Vgl. auch für die nachfolgenden Ausführungen Wilhelmsburger Zeitung, Nr. 2 vom 4. Januar 1909.

und Schiffsdeckplanken verarbeitet werden[1]). Die vorhandenen Sägeeinrichtungen gestatten die Bearbeitung von Hölzern bis zu den größten Längen- und Durchschnittsmaßen. Das Heizen der Kessel geschieht nur mittels Holzabfällen.

Das Unternehmen beschäftigt sich ausschließlich mit Lohnarbeiten und Lagerungen für fremde Rechnung, und zwar handelt es sich um ein gemischtes Privattransitlager ohne amtlichen Mitverschluß, deren Errichtung ja, wie erwähnt, laut Bundesratsbeschluß vom 19. Dezember 1905 in Wilhelmsburg gestattet ist. Sämtliche Hölzer können in transito gelagert werden, und es ist daneben eine Uebernahme von Hölzern aus dem freien Verkehr wie auch eine Veredelung in transito möglich.

F. Harriefeld, A.-G., Bauunternehmung, Wilhelmsburg und Hamburg[2]).

Unter den zahlreichen Baugeschäften auf der Elbinsel greifen wir mit obiger Firma das bedeutendste unter den speziell wilhelmsburgischen Baufirmen heraus, ein alteingesessenes Unternehmen, das sich auf Grund der industriellen Entwicklung der Elbinsel, aber nicht zuletzt auch infolge der Umsicht und Tüchtigkeit seines Gründers und Leiters aus den allerkleinsten Anfängen heraus entwickelt hat. Zunächst handelt es sich nämlich um einen reinen Handwerksbetrieb. 1890 erfolgte dann die Gründung eines Baugeschäfts für Hoch- und Tiefbau durch den Maurermeister Fritz Harriefeld, als Einzelunternehmung unter der Firma „F. Harriefeld, Baugeschäft, Wilhelmsburg"[3]).

Im Jahre 1902 wurde dem Unternehmen im Osten von Wilhelmsburg eine Ziegelei mit einer Jahresleistung von 5 Millionen Steinen angeschlossen. Im Jahre 1906 wurde neben der ersteren eine zweite gleich große Ziegelei errichtet. Zu diesem Zweck wurde das zirka 22 Hektar große, frühere Findersche Grundstück erworben[4]).

Ein lebhaftes Aufblühen der Firma erfolgte namentlich seit 1895, in welchem Jahre sie die Kokerei von Leo Küpper & Co. errichtete, wurde ihr doch seitdem nach und nach der Bau der größten und bedeutendsten Wilhelmsburger Fabriken übertragen. So erfolgten, um eine kurze Uebersicht zu geben, in den Jahren 1896/97 Um- und Erweiterungsbauten des Wilhelmsburger Eisenwerks C. Vering, wie der Wilhelmsburger Chemischen und Sulfatfabrik und 1898/99 der Bau einer Fabrik der „Sanitas-A.-G.". Seit 1900 erfolgten dann nacheinander die folgenden Bauten: Die Deutschen Erdölwerke, G. m. b. H., Erweiterungsbauten der Hamburger Wollkämmerei einschließlich fünf Wohnhäuser, die Bremer

[1]) Vgl. Wilhelmsburger Zeitung, Nr. 56 vom 6. Juli 1907.

[2]) Unsere Ausführungen stützen sich fast ausschließlich auf persönliche Mitteilungen seitens der Firma F. Harriefeld.

[3]) Vgl. Menge und Gehrkens a. a. O. S. 21.

[4]) Ebenda, S. 20.

Oelfabrik, die Internationale Vulcanfibre, die Hobel- und Sägewerke Peter Heidenreich, die Zinnwerke Wilhelmsburg, die Palminwerke H. Schlinck & Cie., die chemische Fabrik von Julius Großmann, die Benzinwerke Wilhelmsburg, Erweiterungsbauten der Hanseatischen Teerproduktenfabrik Haltermann & Co., und endlich in der Nachkriegszeit der Bau des Sauerstoffwerks Wilhelmsburg der Gesellschaft für Linde's Eismaschinen, A.-G.

An Wohnhäusern wurden etwa 85 Etagen- und Einzelhäuser gebaut.

Gegenwärtig führt die Firma den Bau des Aßmannkanals aus, worauf noch später zurückzukommen sein wird.

Im Dezember 1921 erfolgte eine Umwandlung der Firma in eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 4 Millionen Mark, die indessen eine reine Familiengründung darstellt[1]). Auch erfolgte bereits früher die Gründung einer Zweigniederlassung in Rositz (Sachsen).

Zum Schlusse noch einige zahlenmäßige Angaben über das Anschwellen der Arbeiterzahlen, spiegelt sich doch darin die glanzvolle Entwicklung der Firma besonders deutlich wider. Laut Angaben der Firma wurden beschäftigt:

1890	durchschnittlich	10— 15	Arbeiter
1910	„	400—500	„
1914	„	400—500	„
1924	„	600	„

Außerdem werden in der Zweigniederlassung in Rositz zirka 150 Arbeiter beschäftigt. In den Jahren 1916—18 wurden dort sowie in Pechelbrunn im Elsaß und in Wietze bei Celle an umfangreichen Bauten der Deutschen Erdöl-Aktiengesellschaft und auch in der Nachkriegszeit bis Ende 1923 500 bis 1200 Mann beschäftigt.

---

[1]) Siehe Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, Ausg. 1923—24, Ia, S. 679.

II. Teil.

Die Ursachen des wirtschaftlichen Aufschwungs der Elbinsel Wilhelmsburg.

8. Kapitel.

Allgemeine Vorbedingungen für die Entwicklung.

Gehen wir den Ursachen nach, welche zu dem schnellen industriellen Aufblühen der Elbinsel Wilhelmsburg geführt haben, so stellt sich die Industrieentwicklung zunächst einmal als Folgeerscheinung des beispiellosen allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwungs Deutschlands seit dem letzten Drittel des vorigen Jahrhunderts dar. Blieb indessen die Insel noch in den Zeiten der industriellen Hochkonjunktur der siebziger Jahre, in den sogenannten Gründerjahren, von der Industrie so viel wie unbeachtet, so wurde sie von der wirtschaftlichen Flutwelle, welche Ende der neunziger Jahre für die deutsche Industrie heranbrach, umso stärker erfaßt. Die mit dem Jahre 1888 einsetzende, auf dem inneren Erstarken der deutschen Wirtschaft beruhende Periode wirtschaftlicher Aufwärtsbewegung, welche infolge der ungeahnten Ausdehnung der Produktion den Unternehmungsgeist zur Begründung immer neuer Unternehmungen anspornte, wird besonders charakterisiert durch eine unverkennbar in die Erscheinung tretende wachsende Transportorientierung der deutschen Industrie, wie sie in dem Einsetzen von industriellen Wanderungen nach den deutschen Hauptströmen zum Ausdruck kommt[1]). Die Gründe für diese neuartige Entwicklungstendenz sind nach Schuhmacher[2]) vor allem in der zunehmenden Anziehungskraft der ausländischen Rohstoffe sowie des ausländischen Absatzmarktes auf die deutsche Industrie zu suchen, erwies sich doch mit der steigenden Verflechtung Deutschlands in die Weltwirtschaft die industrielle Arbeit für den Export als recht lohnend und führte sie zu einem erheblichen Massenabsatz ins Ausland. „Dieser neue Massenabsatz im Ausland", — führt Schuhmacher an einer Stelle[3]) aus — „der weit überwiegend zur See stattfindet und an dem unsere Großindustrie vor allem beteiligt ist, schafft für die deutsche Großindustrie eine gewisse Wanderungstendenz nach dem Meere und seinen großen Zuflüssen, insbesondere dem Rhein. Wie vor allem Duisburg—Ruhrort und Mannheim—Ludwigshafen zu Industriestädten ersten Ranges geworden

---

[1]) Vgl. Hermann Schumacher, Die Wanderungen der Industrie in Deutschland und den Vereinigten Staaten. — Walter Böttcher, Hamburgs Hafen, Hamburg 1920, S. 6. — Heinrich Olep, Die Seehafenstadt Harburg, S. 3. — Ernst Schulze, Die Abwanderung der Industrie, Deutsche Bergwerkszeitung 1921, Nr. 144 und 145.

[2]) Hermann Schumacher, Die Wanderungen der Industrie in Deutschland und den Vereinigten Staaten, S. 18.

[3]) Ebenda, S. 14.

sind, so gesellt sich in den Hansestädten zum alteingesessenen Handel die moderne Großindustrie in immer stärkerem Maße hinzu". So schreibt z. B. Walter Evers in einer standortsgeschichtlichen Abhandlung über die industrielle Entwicklung Bremens[1]): „Seit den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts hat das Unterwesergebiet durch Entstehung einer Reihe von gewerblichen Unternehmungen der verschiedensten Art eine nicht unbedeutende industrielle Bedeutung gewonnen". In weit stärkerem Maße hat sich in Lübeck seit Ende des vorigen Jahrhunderts die Entwicklung zur Industriestadt vollzogen, sodaß nach Stucken[2]) der Rückhalt des Lübecker Wirtschaftslebens heute nicht mehr bei Handel und Schiffahrt, sondern in der Industrie liegt. Hamburg endlich, das uns hier naturgemäß am meisten interessiert, nimmt hinsichtlich seiner Industrieentwicklung unter den Hansestädten gleichsam eine Mittelstellung ein. Namentlich seit seinem Anschlusse an das deutsche Zollgebiet hat sich hier die Industrie zu einem bedeutsamen Faktor im Wirtschaftsleben dieser größten der Hansestädte herausgebildet, was aus der nachfolgenden Statistik[3]) klar hervorgeht:

Jahr	Zahl der gewerblichen Betriebe	Arbeiterzahl
1880	685	18 405
1882	728	20 832
1884	765	20 797
1886	779	21 031
1888	867	24 915
1890	1190	30 106
1892	1201	31 034
1894	1292	31 015
1896	1441	36 878
1898	1530	41 493
1900	1390	45 952
1902	2065	48 714
1904	3769	59 028
1906	4158	66 127
1908	5051	71 320
1910	5664	84 374
1912	6416	101 982
1913	6715	109 203

[1]) Walter Evers, a. a. O. S. 50.

[2]) Rudolf Stucken, Lübecks Handel und Industrie in den Nachkriegsjahren in der Zeitschrift „Der Weltmarkt", Nr. 44/47, Band 1923, vom 16. November, S. 478.

[3]) Die Statistik ist der im Juni 1917 von der Hamburger Handelskammer herausgegebenen Schrift „Hamburg", Die Industrie und ihre Zukunft, entnommen. S. 37.

Besonders augenfällig tritt nach der Statistik die befruchtende Wirkung des Zollanschlusses auf das gewerbliche Leben der Elbmetropole in die Erscheinung. „Zwar mußten als Folge dieses Anschlusses einige Industrien, die in der nunmehrigen Zollstadt ihren Sitz hatten, wie Schmalzraffinerien, Spiritusrektifikation, Reisschälmühlen und Exportschlachtereien, vorübergehend ihre Blüte einbüßen, aber an ihre Stelle trat eine so große Anzahl neuer und entwickelten sich so viele alte Industrien zu neuem Glanze, daß der Zollanschluß, der zunächst so scharf bekämpfte, schließlich doch zu einem großen Segen für Hamburgs Gesamtentwicklung, und zwar nicht nur nach der Seite der Industrie, sondern auch für Handel und Schiffahrt geworden ist[1]). Der innere Grund für diese industrielle Belebung ist in der in der Literatur[2]) häufig hervorgehobenen Tatsache zu suchen, daß die hamburgische Industrie zum großen Teil zollinländisch orientiert war, was nach dem Fallen der Zollschranken noch in weit stärkerem Maße eintrat. Es sei beispielsweise eine Aeußerung Wiedenfelds herausgegriffen, dahin lautend[3]): „Tatsächlich hat sich aber bald gezeigt, daß auch die Industrie der Hansestädte ganz überwiegend nach dem Zollinlande hinarbeitet und dafür war es unvorteilhaft, an Stelle des Rohmaterial- oder Halbfabrikatzolles den verhältnismäßig höheren Fabrikatzoll entrichten zu müssen, während doch auch die zollinländischen Fabriken durch besondere Einrichtungen der Zollverwaltung in ihrem ausländischen Absatz sich geschützt sehen.

---

9. Kapitel.

Ursachen natürlich technischer Art.

I. Die Verkehrslage der Insel.

a) Meereslage.

Handelte es sich bei den bisher genannten Ursachen für die Industrieentwicklung Wilhelmsburgs um Einwirkungen von außen her, um wirtschaftliche Ereignisse, von denen der Anstoß zu der Umwälzung ausging, so sind demgegenüber eine Anzahl weiterer großenteils auf der Natur der Elbinsel selbst sich gründenden Kräfte für deren industriellen Aufbau bestimmend gewesen. Da ist zunächst die geographische Lage der Insel zu nennen. „Den Rahmen für die wirtschaftlichen Grundlagen geben die geographischen Wirtschaftsbedingungen ab. Sind diese umrissen,

---

[1]) „Hamburg", Die Industrie und ihre Zukunft, herausgegeben von der Handelskammer Hamburg, Juni 1917, S. 37.

[2]) Vgl. z. B. Th. M. Cords, a. a. O. S. 24 ff. — Walter Stehlberg, a. a. O. S. 17 ff. — Kurt Wiedenfeld, Die westeuropäischen Welthäfen, S. 159.

[3]) Kurt Wiedenfeld, Hamburg als Welthafen, S. 24.

so sind die Grenzen dargestellt, über die kein menschliches Wollen und sei es das Wollen eines Titanen hinauskann[1])".

In unserer modernen Volkswirtschaft, für welche die Ausdrucksweise, „sie stehe im Zeichen des Verkehrs", geradezu zu einem geflügelten Wort geworden ist, pflegt man infolgedessen die wirtschaftliche Bedeutung eines Ortes weniger durch dessen geographische Lage als solche als durch dessen auf der geographischen Lage beruhenden Verkehrslage zu kennzeichnen. Der Unterschied zwischen geographischer Lage und Verkehrslage besteht nach Ratzel [2]) darin, „daß die geographische Lage von der Natur gegeben ist, die Verkehrslage aber erst entsteht, wenn jene Bewegung von Menschen, Gütern oder Nachrichten, die wir Verkehr nennen, durch die geographische Lage eines Punktes örtlich eine Verstärkung erfährt". „Man kann also" — sagt Ratzel — „die Verkehrslage eine geographische Lage nennen, die eine positive Bedeutung für den Verkehr hat[2])".

Was nun die Verkehrslage der Elbinsel besonders wertvoll erscheinen läßt, ist zunächst einmal deren Meereslage, gehört doch das gesamte Stromspaltungsgebiet der Elbe zum Seehafengebiet der Nordsee. Gar lange blieb Wilhelmsburg, wie wir wissen, nichtsdestoweniger ein direkter Zugang zum Meere versagt, und es kommt bis heute noch die direkte Seezufahrtstraße des Köhlbrands lediglich der Insel Neuhof zugute, weshalb sich die seetiefe Ausbaggerung der Rethe machtvoll in den Vordergrund schiebt. Mit der Ausführung dieses Projekts würde der Reiherstieg, seine gleichzeitige Vertiefung vorausgesetzt, zu einer direkten Seestraße umgewandelt, welchen Charakter man ihm schon wegen seiner geringen Tiefe heute nicht zusprechen kann, wenn auch der Seeleichterverkehr auf dem Reiherstieg eine keineswegs unbedeutende Rolle spielt, d. h. also die Verwendung von seetüchtigen, meist über 1000 Tonnen großen Fahrzeugen für den Massengüterverkehr, denen eigene Maschinen zum Fortbewegen fehlen[3]).

Ueber die Seezufahrtstraße durch den Köhlbrand als solche ist wenig zu sagen. Sie steht der zu den Hamburger oder Harburger Häfen in keiner Weise nach, ist naturgemäß auch, da Wilhelmsburg ja zwischen den genannten beiden Städten liegt, ganz ähnlichen Verhältnissen hinsichtlich der Einwirkungen von Ebbe und Flut ausgesetzt. Die Flutwelle des Meeres pflanzt sich bekanntlich bis weit über Hamburg und Harburg hinaus fort und verschwindet unter normalen Verhältnissen erst bei Geesthacht. Die gesamte Stromspaltung liegt also im Flutgebiet, und zwar beträgt die mittlere Fluthöhe bei Wilhelmsburg + 1,65 N. N.[4]), doch hat der Gezeitenwechsel bereits bei Hamburg seine treibende Kraft größtenteils eingebüßt,

---

[1]) „Freie Wirtschaft", Sonderheft „Memel", vom 5. April 1921, S. 96.

[2]) Friedrich Ratzel, a. a. O. S. 57.

[3]) Vgl. Bubendey, Die Grenzen der Seeschiffahrt, S. 5. — Derselbe, Die Frage der Seeleichter, S. 282—285.

[4]) Vgl. E. Lips, Streifzüge durch das Wilhelmsburger Vermessungswesen, Wilhelmsburg 1913, S. 9. Das mittlere Niedrigwasser beträgt — 0,40 N. N.

gestattet er doch überall den Bau offener Tidehäfen und stellt er auch für die Flußschiffahrt kein wesentliches Hindernis dar, sondern läßt selbst für kleinere Flußschiffe die Fahrt bis nach Hamburg hinauf zu. Wilhelmsburg liegt also, wie Hamburg und Harburg, an der Stelle, wo sich See- und Flußschiffahrt begegnen, was nicht nur für eine Hafenstadt, sondern auch für viele Industrien einen großen Vorteil bedeutet, wird dadurch doch ein direkter, jegliche Umladung ersparender See- wie Flußschiffverkehr von der Fabrik aus resp. zur Fabrik ermöglicht. Dieses Vorteils erfreut sich in Wilhelmsburg bisher nur die am Köhlbrand ansässige Oelindustrie. Daraus erhellt die große Bedeutung des Köhlbrandes für Wilhelmsburg namentlich gegenüber der Norderelbe, die als Seeschiffsweg nicht in Frage kommt, da der Seeschiffahrt bereits weiter unterhalb auf der Norderelbe durch den Bau der beiden Hamburger Elbbrücken eine künstliche Schranke gesetzt worden ist. Wirtschaftliche Bedeutung hat die Norderelbe für die Elbinsel bis heute noch überhaupt nicht erlangt, was sich jedoch im Falle der lange erwarteten industriellen Aufschließung des Ostens vermutlich bald ändern würde.

Da die im Norden der Osthälfte Wilhelmsburgs gelegenen hamburgischen Häfen auch lediglich Flußschiffhäfen darstellen, fehlt dem Osten jede seetiefe Verbindung, ist er doch vom Westen durch ein Netz von Schienensträngen völlig abgeriegelt. Es ergibt sich demnach eine Zweiteilung der Elbinsel in ein See- und Binnenschiffahrtsgebiet.

Einer besonders günstigen Lage zum Meere erfreut sich die Wilhelmsburg benachbarte Insel Kattwyk—Hohe Schaar, auf die hier ein kurzer Seitenblick geworfen werden soll. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß es sich hier um best gelegenes Hafen- und Industriegelände handelt. Es versteht sich daher, daß die Einverleibung dieses rein geographisch betrachtet, mit Wilhelmsburg eine Einheit bildenden Gebietes zu den Kardinalwünschen der Gemeinde gehört, liegen die dieser durch die Eingemeindung erwachsenden Vorteile doch zu klar auf der Hand, als daß es noch besonderer Ausführungen bedürfte.

Nun zur Frage der Bedeutung der Lage am seeschiffstiefen Wasser für die Industrie! Sie ergibt sich vor allem aus der Ersparnis des teuren, Gewicht und Güte der Rohstoffe bezw. Fabrikate noch dazu häufig vermindernden Güterumschlages, sowie aus der Möglichkeit der Benutzung möglichst tragfähiger Fahrzeuge, da bei der Verschiffung regelmäßiger großer Gütermassen sich die Frachten umso billiger stellen, je größer die Schiffsgefäße sind[1]). „Der Grund für diese Verbilligung ist", — wie Bubendey ausführt[2]), — „darin zu suchen, daß weder die Anschaffungs-, noch die Herstellungs- und Betriebskosten der Größe der Schiffe entsprechend wachsen, bei Dampfschiffen außerdem in dem

[1]) Vgl. hierüber z. B.: Walter Böttcher, Hamburgs Hafen, S. 3. — Kurt Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen, S. 20.

[2]) Fr. Bubendey, Die Grenzen der Seeschiffahrt, S. 5.

Umstande, daß das auf den Kubikmeter Laderaum entfallende Gewicht der Maschinen und der mitzuführenden Brennstoffe sich mit zunehmender Schiffsgröße erheblich verringert".

b) Die Verbindung mit dem Binnenlande.

Aus der Tatsache, daß die Wilhelmsburger Industrie in weitem Maße binnenländisch orientiert ist, ergibt sich ohne weiteres, daß die Verkehrslage der Elbinsel zum Binnenlande für deren Entwicklung in hohem Grade mitbestimmend gewesen sein muß. Hinsichtlich ihrer Lage zum Binnenlande erfreut sich nun die Elbinsel, was sowohl die Wasserstraßen- als auch die Eisenbahnverbindungen anbetrifft, derselben günstigen Verhältnisse, wie die große nachbarliche Handelsmetropole Hamburg, deren überragende Stellung gegenüber den übrigen deutschen Seestädten großenteils gerade auf deren außerordentlich günstige Hinterlandsverbindung zurückgeführt wird[1]). Für die Zufuhr von Rohstoffen, wie den Absatz von Halb- oder Fertigfabrikaten bietet sich für die Wilhelmsburger Industrie die Elbe dar, die auf ihrem breiten Rücken und infolge ihres weitverzweigten Netzes schiffbarer Nebenflüsse und angeschlossener Kanäle die Schiffahrt bis tief hinein nach Mittel-, Süd- und Ostdeutschland vordringen läßt, während allerdings bisher eine Verbindung zu Wasser nach dem industriereichen Westen Deutschlands fehlt.

Die Bedeutung der Binnenwasserstraßen ist in neuerer Zeit durch die Eisenbahnen, namentlich im Zusammenhang mit deren Tarifpolitik[2]) erheblich abgeschwächt worden. Die Eisenbahnverbindung für die Wilhelmsburger Industrie ist denkbar günstig, besitzen doch sämtliche Fabriken meist vermittels der Industriebahn direkten Gleisanschluß an die Staatsbahn, die mit ihrem vielverzweigten Netz die Beförderung nach allen Richtungen Deutschlands und darüber hinaus ermöglicht. Kommt den Wasserstraßen der Vorsprung der größeren Billigkeit des Transportes zugute, so steht dem auf Seiten der Eisenbahnen bekanntlich die größere Schnelligkeit gegenüber. Den Wasserstraßen ist infolgedessen namentlich der Transport von schweren Massengütern, wie Kohle und Eisen auf große Entfernungen zugefallen, den Eisenbahnen in erster Linie der der hochwertigen Güter, also der meisten Fertigfabrikate[3]). Die Grenzen sind indessen flüssig, was nicht zum geringen Teil auf die Tarifpolitik der Eisenbahnen vor dem Kriege namentlich zugunsten der deutschen Seehäfen durch Gewährung der sogenannten Seehafenausnahmetarife zurückzuführen gewesen sein wird, über die wegen ihrer Bedeutung für die Wilhelmsburger

---

[1]) Vgl. hierüber z. B.: Hermann Schumacher, Die Nordseehäfen, S. 5 ff. — Kurt Wiedenfeld, Hamburg als Welthafen, S. 15 ff. — Derselbe, Die nordwesteuropäischen Welthäfen, z. B. S. 364.

[2]) Näheres, siehe: Kurt Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen, S. 316 und 324. — Derselbe, Hamburg als Welthafen, S. 21. — Theodor M. Cords, a. a. O. S. 84.

[3]) Näheres, siehe: E. Mattern, a. a. O. S. 157 ff.

Industrie hier ein kurzes Wort zu sagen sein wird. In Frage kommen hier an Seehafeneinfuhrtarifen[1]) die Tarife S. 16 a, der Hauptsache nach ein Wettbewerbstarif für Petroleum sowie Rohbenzin aus Petroleum, S. 16 b, ein Rückvergütungstarif für Raffinerien von Hamburg und Wilhelmsburg nach Braunschweig, Lichtenberg—Friedrichsfelde und Plagwitz—Lindenau für Rohbenzin aus Petroleum sowie der Tarif S. 25 für Palmöl, Palmkernöl und Kokosöl, der im Interesse des Wettbewerbs und zur Unterstützung des Absatzes der deutschen Palmkernölindustrie eingeführt wurde. An Ausfuhrtarifen sind in diesem Zusammenhange die Hafentarife für westfälische Kohle zu nennen, die der Bekämpfung des englischen Wettbewerbes dienten[2]). „Der deutsche Kohlenbergbau" — sagt Beckerath an einer Stelle[2]) — „begegnet dem englischen Wettbewerb auf zwei Absatzmärkten: auf dem Weltmarkte und an der deutschen Seeküste, wo das englische Erzeugnis, durch billige Seefrachten begünstigt, vor dem Kriege in scharfer Konkurrenz mit dem deutschen stand. Dem zwiefachen Charakter entsprechend, tragen die Hafentarife für Kohle einen doppelten Charakter: sie begünstigen das deutsche Erzeugnis einmal für den Ortsbedarf der Küstenplätze und für den Schiffsbedarf und stellen sich weiter in den Dienst der Ausfuhr nach überseeischen Absatzmärkten. Trotz der Tarifpolitik der Eisenbahnen hat die englische Kohle an den Küstenplätzen durchweg die Oberhand behalten. So stellt beispielsweise das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat in seinem Jahresbericht 1907 fest, daß von dem Kohlenumschlag Hamburgs in Höhe von etwa 7 500 000 Tonnen jährlich ⅔ auf die englische und weniger als 2 500 000 Tonnen auf deutsche Kohle entfallen, und daß weite Gebiete von Hannover und des mittleren Deutschlands eher der englischen Kohle zugänglich sind als der deutschen[3])[4]).

Nach Oppel[5]) betrug die Einfuhr von englischen Kohlen nach Hamburg im Jahre 1910 4,25 Millionen Tons, gegenüber einer Zufuhr von 1,72 Millionen Tons durchweg rheinisch-westfälischer Kohle auf dem Landwege. Auch die Handelskammer Harburg spricht beispielsweise in ihren Jahresberichten von 1903 und 1906 von einer völligen Beherrschung der Nordseehäfen durch englische Kohle[6]). Gegenüber dieser Sachlage mutet die Tatsache immerhin etwas merkwürdig an, daß der von uns öfters genannten Broschüre von Menge und Gehrkens zufolge die damals

---

[1]) Die gemachten Angaben entstammen einer Tabelle in: Erwin von Beckerath, Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung, S. 111 u. 112.

[2]) Erwin v. Beckerath, Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung, S. 92.

[3]) Vgl. Richard Passow, Materialien für das wirtschaftswissenschaftliche Studium, 1. Band, Kartelle des Bergbaues, Leipzig-Berlin 1911, S. 111.

[4]) Vgl. auch: F. Dücker, Der Industrie-Seehafenkanal (Hansa-Kanal) im Hamburger Uebersee-Jahrbuch 1922, S. 275 ff.

[5]) A. Oppel, a. a. O. S. 698.

[6]) Jahresberichte der Handelskammer Harburg, 1903, S. 14 und 1906, S. 15.

größten Wilhelmsburger Fabriken, die Hamburger Wollkämmerei, die Plangesche Mühle und die Deutschen Erdölwerke ihren gesamten Kohlenbedarf beim rheinisch-westfälischen Kohlensyndikat deckten[1]).

Die großen Vorteile, welche der Wilhelmsburger Industrie aus ihrer Lage auf der Grenze des Absatzgebietes der englischen und der Ruhrkohle erwachsen, liegen klar auf der Hand, bestehen diese doch nicht allein in einer Verbilligung der Kohle infolge der beiderseitigen Konkurrenz, sondern gleichfalls in einer größeren Unabhängigkeit von Arbeitsausständen und Witterungszufällen, Gesichtspunkte, auf die Ratjen[2]) bereits hingewiesen hat.

Im Zusammenhange mit der Frage des Konkurrenzkampfes zwischen deutscher und englischer Kohle gewinnt die viel erörterte Frage der Fortsetzung des Mittellandkanals bis zur Elbe besondere Bedeutung, auf die wegen ihrer Wichtigkeit auch für die Industrieentwicklung Wilhelmsburgs hin hier kurz eingegangen sei[3]). Der Grundgedanke des hier vorliegenden Problems ist ja der, namentlich die Hansestädte mit dem rohstoffreichen Westen in Verbindung zu setzen, wobei der Wassertransport von Kohlen im Vordergrund steht.

Bereits die große preußische Kanalvorlage vom Jahre 1901 sah den Bau des Mittellandkanals bis zur Elbe vor, wurde jedoch im preußischen Abgeordnetenhause zu Fall gebracht. Die Gesetzesvorlage vom Jahre 1904 sah infolgedessen nur den Bau des Kanals bis Hannover vor, ein Projekt, das am 1. April 1905 Gesetz wurde. Der Gedanke einer Weiterführung bis zur Elbe lebte indessen weiter und trat besonders während des Krieges wieder in den Vordergrund des Interesses, machte sich doch damals im Niederelbegebiet der Ausfall der englischen Kohle empfindlich geltend. Bereits kurz vor Beendigung des Krieges setzten seitens des hamburgischen Vereins für Flußschiffahrt und des Vereins für die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf der Oberelbe, also in Interessentenkreisen Verhandlungen ein, auf die wir hier nicht genauer eingehen wollen. Man faßte damals eine einstimmige Entschließung zugunsten einer Nordlinie. Doch tauchten über deren Linienführung wieder eine Reihe von verschiedenen Projekten auf, von denen wir nur den sogenannten „Hansakanal" nennen wollen, da man sich auf einer zwischen Vertretern der rheinisch-westfälischen Industrie, der Wirtschaftskreise von Hamburg, Lübeck und Bremen und der Interessenten von Hannover im Januar 1922 stattgefundenen Verhandlung in Hannover

---

[1]) Adolf Menge und Albertus Gehrkens, a. a. O. S. 7—10.

[2]) Hans Ratjen, a. a. O. S. 17.

[3]) Vgl. für die folgenden Ausführungen: Verhandlungen über die Fortsetzung des Mittellandkanals bis zur Elbe und dessen Linienführung, Hamburg 1918. — Vgl. auch: Handelskammer Hamburg, Bericht über das Jahr 1921, S. 103 und 104. — F. Dücker, Der Industrie-Seehafenkanal (Hansa-Kanal) im Hamburger Uebersee-Jahrbuch 1922, S. 275 ff.

auf dieses Projekt geeinigt hat[1])[2]). Die Einigung fand ihren Ausdruck in der Gründung des sogenannten Hansakanalvereins, in dessen Ausschuß auch Wilhelmsburg insofern vertreten ist, als diesem ein Vertreter der Handelskammer zu Harburg und der Wilhelmsburger Fabrikbesitzer Julius Schindler angehören[1]).

Der projektierte Kanal zweigt etwa bei Bramsche vom Mittellandkanal ab, überschreitet bei Achim die Weser und mündet nach 189 km Länge bei Moorburg in die Süderelbe[3]). Ueber die voraussichtliche Bedeutung des Hansakanals äußerte sich der Präsident der Hamburger Handelskammer Heye auf einer im Februar 1922 zwecks Gründung des Hansakanalvereins in Hamburg stattgefundenen Versammlung u. a., wie folgt[4]): „Wir können davon eine erhebliche Belebung unserer Industrie erwarten. Die Aufgabe des Kanals wird es vor allem sein, Hamburg und sein Hinterland von der englischen Kohle unabhängig zu machen. Hinzu kommt aber, daß sich in und um Hamburg in verstärktem Umfange eine Industrie ansiedeln wird". Der Hamburger Baurat Wendemuth hob in der gleichen Versammlung hervor, daß sich die Beförderungskosten für Kohle auf dem Kanal — dessen Abmessung ist zunächst auf 1000 Tonnen-Schiffe zugeschnitten — auf 2,90 ℳ pro Tonnenkilometer stellen würde gegenüber 5,60 ℳ bei der Eisenbahn[5]).

„Der Bau des Hansa-Kanals" — schreibt F. Dücker[6]) — „wird also der englischen Kohle den Frachtvorsprung gegenüber der deutschen nehmen. Es ist also mit Sicherheit damit zu rechnen, daß in Zukunft fast der gesamte Bedarf Hamburgs und der ihm angeschlossenen Gebiete in deutscher Kohle gedeckt wird." Das gilt natürlich auch für die Industrie Wilhelmsburgs, wie denn überhaupt die Vorteile, die eine Ausführung des Projekts für die Elbinsel in sich birgt, zu klar auf der Hand liegen, als daß es noch längerer Ausführungen bedürfte, denke man doch nur an die ungeheure Ausweitung des inländischen Rohstoff- und Absatzmarktes für die Industrie namentlich auf die Provinz Westfalen. Daß der oben in der Anmerkung wiedergegebene Vorschlag der Handelskammer zu Harburg auf Verlegung der Mündung des Kanals weiter oberhalb in die Elbe ganz besonders den Interessen Wilhelmsburgs entspricht, lehrt ein Blick auf die Karte.

---

[1]) Vgl. Mitteilungen der Handelskammer Hamburg, 4. Jahrg. 1922, „Der Hansakanal", S. 34 ff.

[2]) F. Dücker, Der Industrie-Seehafenkanal (Hansa-Kanal) im Hamburger Uebersee-Jahrbuch, S. 278.

[3]) Gegen die vorgesehene Mündung bei Moorburg hat die Handelskammer zu Harburg schwere Bedenken erhoben und ist im Interesse der Vermeidung gegenseitiger Störungen zwischen Binnenschiffs- und Seeverkehr für die Verlegung der Mündung weiter oberhalb in die Elbe eingetreten. (Vgl. die Tätigkeit der Handelskammer zu Harburg im Jahre 1922. Herausgegeben von der Handelskammer Harburg, 1923.)

[4]) Mitteilungen der Handelskammer Hamburg, 4. Jahrg. 1922, S. 37.

[5]) Mitteilungen der Handelskammer Hamburg, 4. Jahrg. 1922, S. 38.

[6]) F. Dücker, a. a. O. S. 276.

c) Die Verkehrslage zu Hamburg.

Was der an sich günstigen Lage der Elbinsel Wilhelmsburg als Industriestätte noch ganz besonders hohen Wert verleiht, ist deren Verkehrslage zur benachbarten Hansestadt, namentlich die unmittelbare Nähe des größten deutschen Welthafens, des lebenspendenden Kerns nicht nur für Hamburg, sondern weit darüber hinaus. In diesem äußerst engen Verwachsensein mit der großen Seehafenstadt zunächst in rein geographischer Hinsicht ist wohl der tiefste Grund für das schnelle industrielle Aufblühen der Insel zu suchen, stellt diese doch als Industriebezirk gleichsam mehr oder weniger einen jung aufgeschlossenen Zweig der mächtigen Handelsempore dar. Aus der rein geographischen Verquickung mit dem Nachbarstaat Hamburg hat sich eine wirtschaftliche herausgebildet, ist doch das Schicksal der Elbinsel mit dem des Hamburger Hafens zumal auf Gedeih und Verderb verbunden.

Im Einzelnen sind die Wasser- wie Landverbindungen von Wilhelmsburg zur Hansestadt und dessen Hafen bisher nicht so mannigfach als es auf den ersten Blick scheinen könnte. Es liegt dies einmal daran, daß der gesamte Osten der Elbinsel noch unaufgeschlossen daliegt, hier die Wasserstraßen- und Wegeverbindungen infolgedessen noch keine feste Gestalt angenommen haben, sondern lediglich projektiert sind und weiter daran, daß der gesamte westliche Teil Wilhelmsburgs an der nördlichen Grenze durch die Zollgitter des Hamburger Freihafens abgegrenzt ist, die nur in der Wasserstraße des Reiherstiegs ein Loch offen lassen, sodaß sich auf ihm der gesamte Wasserstraßenverkehr zum Hamburger Hafen — vom Köhlbrand abgesehen — konzentriert, während fast der gesamte Landverkehr heute auf die Benutzung der Hamburger Elbbrücke angewiesen ist, d. h., daß für ihn nur in der Mitte der gesamten nördlichen Grenze der Insel ein Loch offen gehalten worden ist.

Die Bedeutung der unmittelbaren Nähe des Hamburger Hafens für die Wilhelmsburger Industrie beruht zunächst einmal auf dessen Eigenschaft als Umschlagsplatz, findet doch, abgesehen von der am Köhlbrand gelegenen Seeumschlagsstelle der Deutschen Erdöl-Aktiengesellschaft und ferner abgesehen von dem direkten Seeleichterverkehr auf dem Reiherstieg, der aber nur für die größeren Fabriken wie die Bremer Oelfabrik, die Wollkämmerei und die Plangesche Mühle in Frage kommt, für das Gros der Wilhelmsburger Fabriken ein Güterumschlag im Hamburger Hafen statt. Diese Umladung der Güter, meist vom Seeschiff auf Schuten oder auch Eisenbahnwaggons und umgekehrt, erweist sich schon deshalb als notwendig, weil der überwiegende Teil der Wilhelmsburger Fabriken, der doch Mittel- und Kleinbetriebe darstellt, für ganze Seeschiffsladungen auf einmal keine Verwendung hat. Der Güterumschlag im Hamburger Hafen würde infolgedessen auch dann nicht in Wegfall kommen, wenn mit der Ausbaggerung von Rethe und Reiherstieg für letzteren ein direkter Zugang zur See geschaffen würde. Des weiteren liegt der enorm große Vorteil

der direkten Nachbarschaft der Hansestadt für die Wilhelmsburger Industrie vor allem in deren Eigenschaft als Börsenplatz und größter deutscher Weltmarkt. Endlich stellt Hamburg mit einer starken Industriebevölkerung einen nicht zu unterschätzenden Absatzmarkt für die Industrie dar.

II. Bodenbeschaffenheit.

Welch ungemeine Bedeutung die geologische Bodenbeschaffenheit für die industrielle Entwicklung einer Gegend haben kann, leuchtet ohne weiteres ein, wenn wir vom Boden in seiner Eigenschaft als Träger von Rohstoffen mineralischer Natur, wie Kohle, Eisen usw. ausgehen. Dieser Gesichtspunkt dürfte indessen für uns weniger in Frage kommen, da die Elbinsel abgesehen von Tonlagern im Osten, die wie erwähnt, zur Begründung einiger Ziegeleien führten, derartige Rohstoffquellen in ihrem Innern nicht birgt und die Ziegeleien nicht einen solch wesentlichen Zug im Wirtschaftsleben der Insel ausmachen, als daß das Vorhandensein jener Tonlager unter den Gründen für deren wirtschaftliches Emporblühen besonders zu nennen wäre. Es ist eben eine andere Seite, von der aus uns die Wichtigkeit der geologischen Bodenbeschaffenheit für die Elbinsel hier entgegentritt: Die besondere Eignung des Bodens für die industrielle Aufschließung des Landes. Vergegenwärtigen wir uns den Charakter der Elbinsel als Marschinsel, also angeschwemmtes Land, „ein Geschenk des Stromes", wie Linde sich ausdrückt[1]), so ist ohne weiteres klar, daß es kaum einen geeigneteren Boden für die Herstellung von Kanälen oder Häfen geben kann. Es ist deren Herstellung daher sehr schnell und infolgedessen auch verhältnismäßig billig sowie in jeder beliebigen Richtung ohne größere Schwierigkeiten, namentlich mittels der heutigen Baggermaschinen, möglich. Dabei kommt die große Anzahl der im Stromspaltungsgebiet vorhandenen Flußarme und Priele, sei es als Verbindungsarme oder als selbst zu kanalisierende Arme, dem Kanalbauer natürlich sehr zu statten.

Begegnen wir heute auch bereits einem stattlichen Kanalnetz in Wilhelmsburg, dem Ernst August-Kanal, dem Veringkanal, dem Schmidtkanal, dem Neuhofer Seeschiffskanal, dem Jaffeekanal und dem Aßmannkanal, um sie alle noch einmal im Zusammenhang zu nennen, so läßt sich dieses Netz natürlich noch viel weiter ausdehnen, wie es die Projekte schon seit langem vorsehen, auf die hier nicht eingegangen werden soll, da deren Ausführung noch völlig in der Luft zu schweben scheint.

Hingewiesen sei an dieser Stelle auf die keineswegs zu unterschätzende Bedeutung der Wasserstraßen allgemein für viele Industriezweige darin liegend, daß sie neben ihrer Funktion als Träger von Transportmitteln die billige Beschaffung von Betriebswasser wie die Entfernung der

[1]) Richard Linde, a. a. O. S. 20.

Abwässer der Fabriken bequem ermöglichen, ein Faktor, der namentlich in der chemischen und auch in der Oelindustrie eine große Rolle spielt.

Den genannten unschätzbaren Vorteilen, die auf der besonderen Bodengestaltung der Elbinsel beruhen, stellen sich indessen eine Reihe von Schattenseiten entgegen, die ebenfalls in der Marschennatur der Insel begründet liegen: Die Ungeeignetheit des Bodens für eine städtische Besiedlung. „Die Stadt", — sagt Ratzel[1]) — „will nicht bloß auf dem festen Lande im ganz allgemeinen Sinn des Wortes liegen, wie alle anderen Wohnstätten des Menschen, sondern sie will ganz besonderes festes Land zum Untergrund haben, auf festem Boden stehen". Diesen festen Boden liefert die Marsch nur unvollkommen; denn das Marschland muß erst sturmflutfrei aufgehöht werden, ehe es für städtische Bebauung in Frage kommt[2]).

Schon aus sanitären Gründen verlangt die städtische Bebauung ein Gelände, das aus der feuchten Niederung der Marsch herausgehoben ist, bietet dies doch auch nebenbei den Vorteil, daß die Sielwässer bequem abgeführt werden können und nicht über die Deiche gepumpt zu werden brauchen. Es versteht sich, daß die Aufhöhungsarbeiten gewaltige Kosten verschlingen, welche naturgemäß in den Preisen der Grundstücke und Mieten ihren Niederschlag finden. Hinzu kommt noch, daß die Fundamentierung der Häuser erhebliche Schwierigkeiten verursacht, die Gebäude zum großen Teil auf Pfahlwerken erbaut werden müssen und auch tatsächlich werden, wobei die Pfähle bis in die unter dem Schlick liegende, sich von Geest zu Geest erstreckende mächtige Sandschicht[3]) hineingetrieben werden. Diese Fundamentierung erweist sich natürlich erst recht als notwendig bei dem Bau von Schleusen, Dykdalben oder auch großen Fabrikgebäuden, wie denn bei den letzteren Anlagen bekanntlich auch umfassende Aufhöhungsarbeiten erforderlich sind, deren Kosten indessen gegenüber denen für Wohnungsbauten insofern weniger in die Erscheinung treten, als ihnen die uns bekannten auf dem Charakter der Elbinsel beruhende Vorteile überwiegend gegenübertreten.

Hören wir, wie eine Stimme aus der Praxis, die Allgemeine Deutsche Schiffszimmerergenossenschaft, über das Bauen von Wohnhäusern in Wilhelmsburg urteilt! In einem ihrer Rechenschaftsberichte heißt es u. a.[4]): „In Wilhelmsburg Reiherstieg wird das Bauen überhaupt sehr teuer, wie wir das schon an anderer Stelle ausgeführt haben, weil das Terrain, das bebaut werden soll, erst mit Pfählen gerammt und mit Beton geschüttet, mithin das Fundament aus der Tiefe herausgemauert werden muß. Dann ist in Betracht zu ziehen, daß die in Wilhelmsburg gebauten Häuser nur

[1]) Friedrich Ratzel, a. a. O. S. 55.
[2]) Vgl. auch für das Folgende: W. Sieveking und E. Jung a. a. O. S. 13 ff.
[3]) Vgl. Richard Linde, a. a. O. S. 20.
[4]) Allgemeine Deutsche Schiffszimmerer-Genossenschaft, Rechenschaftsbericht über die Tätigkeit unserer Genossenschaft in den Jahren 1909 und 1910. Hamburg, S. 71.

Parterre und drei Geschosse enthalten dürfen, während in Hamburg die Häuser mit Parterre, Hochparterre und vier Geschossen gebaut werden können, mithin zwei Geschosse mehr enthalten, wodurch sich die Rentabilität bei diesen Häusern weit günstiger stellt als bei denen mit nur Parterre und drei Geschossen".

Zusammenfassend schließen wir uns den Worten Fritz Schumachers an, dahin lautend[1]): „Schiffahrt, Handel und Industrie vereinigen sich im Marschlande zum natürlichen Bunde. Ebensosehr aber wie die Marsch gestempelt ist zum Arbeitsgebiet Hamburgs, ebensowenig geeignet ist sie als Wohngebiet. Die tiefe Lage des Geländes macht eine großstädtische Form der Siedlung unmöglich, weil eine ordnungsmäßige Besielung unmöglich ist. Nur weite bäuerliche Siedlungsformen können hier bestehen. Will man große Menschenmengen enger beieinander wohnen lassen, so fordert das Ingenieurwesen eine Aufhöhung des Gebietes bis auf + 9,20 m, nämlich bis auf sturmflutfreie Lage. Erst dann wird es besielbar".

---

10. Kapitel.

Gesellschaftlich kulturelle Gründe für den wirtschaftlichen Aufschwung der Elbinsel.

Man könnte versucht sein zu glauben, die natürlich technischen Faktoren, von denen wir oben gesprochen haben, wären die einzigen Ursachen, die für den industriellen Aufbau der Elbinsel bestimmend gewesen sind. Vergessen wir nicht, daß alle wirtschaftliche Entwicklung Menschen als ihre Träger voraussetzt! Es mag die geographische Lage einer Gegend noch so günstig sein, fehlt es an Persönlichkeiten, die zunächst einmal die Gunst der Lage überhaupt erkennen und sie infolge ihres Organisationstalentes und, weil sie genügend Kapital besitzen, auszunutzen verstehen, oder fehlt es an geeignetem Menschenmaterial, das seine Arbeitskraft in den Dienst der Sache stellt, so ist der Vorzug der geographischen Lage doch mehr oder minder bedeutungslos. Es ist demnach ein weiterer Faktor, der neben den natürlich technischen tritt, den wir vielleicht am besten als einen gesellschaftlich kulturellen bezeichnen. Darunter sind die aus der jeweiligen Form des menschlichen Zusammenlebens sich ergebenden wirtschaftlichen, sozialen und geistigen Einrichtungen und Beziehungen zu verstehen, wie beispielsweise die Wirtschaftsform und die damit in Zusammenhang stehende soziale Differenzierung der Bevölkerung, deren Anlagen, Ueberlieferung usw., alles Faktoren, die naturgemäß im Laufe der Entwicklung erheblichen Veränderungen unterworfen sind. Die

[1]) Fritz Schumacher, Groß-Hamburg als wohnungspolitische Frage, Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats 1921, S. 37.

hieraus resultierenden Kräfte, welche in engster Wechselwirkung mit den bisher genannten Ursachen für den wirtschaftlichen Aufschwung Wilhelmsburgs in die Erscheinung treten, werden uns das Netz der von der Elbinsel zur Hansestadt hin- und herübergesponnenen Fäden besonders deutlich vor Augen führen, während von Beziehungen zu Harburg kaum zu reden sein wird.

In unserer modernen Zeit, die, was das Wirtschaftsleben anbetrifft, durch die Ausbreitung großer Unternehmungen besonders charakterisiert wird und die man daher nach Passow[1]) am treffendsten als „Zeitalter der großen Unternehmungen" bezeichnen würde, treten uns auf der einen Seite das Unternehmertum, auf der anderen Seite die Arbeiterschaft als Hauptträger der Wirtschaftsordnung, gleichsam als deren Pole, entgegen.

„Der gewaltige Umbildungsprozeß aller wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse, der sich in den letzten anderthalb Jahrhunderten zumal abgespielt hat, und den wir kurz als die Entstehung der modernen Volkswirtschaft bezeichnen", — schreibt Ludwig Pohle[2]) einmal — „ist recht eigentlich als das Werk des Unternehmertums anzusehen". Inwiefern, so lautet jetzt unsere Frage, kommt dem Unternehmertum in Wilhelmsburg ein maßgeblicher Anteil an dem wirtschaftlichen Aufblühen der Elbinsel zu?

Die Antwort dürfte kaum damit allein abgetan sein, daß wir ganz allgemein auf die vielen Unternehmungsgründungen auf der Insel als auf das Werk einer größeren Anzahl von Persönlichkeiten oder auch von Personenmehrheiten hinweisen würden. Gewiß kommt natürlich jeder Neugründung eine mehr oder minder große Bedeutung für den industriellen Aufbau Wilhelmsburgs zu, sodaß man sie wohl mit einzelnen Bausteinen vergleichen möchte, ohne die das neue Gebäude selbstverständlich nicht denkbar ist, doch soll hier ein Schritt weiter getan werden, wollen wir versuchen, das uns auf der Elbinsel entgegentretende Unternehmertum als unser Untersuchungsobjekt genauer zu analysieren, indem wir nämlich mit Fragen nach der sozialen Herkunft, Anlagen, Tradition usw. an es herantreten. Daneben gilt unsere Aufmerksamkeit im besonderen der Wirksamkeit derjenigen Unternehmerpersönlichkeiten, die an erster Stelle das neue Industriegebäude haben mit aufrichten helfen oder sagen wir vielleicht besser, den Grundstein mit gelegt haben, da von einem fertigen Gebäude noch keineswegs die Rede sein kann.

Nach Pohle[3]) sind zur erfolgreichen Leitung eines Unternehmens technische und kaufmännische Kenntnisse gleich erforderlich und er zieht daraus die Schlußfolgerung[4]): „Wenn jeder Unternehmer etwas vom

---

[1]) Richard Passow, „Kapitalismus", S. 125/126.
[2]) Ludwig Pohle, Der Unternehmerstand, S. 5.
[3]) Ebenda, S. 23.
[4]) Ebenda, S. 26.

Techniker und etwas vom Kaufmann in sich vereinigen muß, so ist es naturgemäß, daß die Techniker und die Kaufleute diejenigen Schichten der Bevölkerung sind, aus denen sich neben dem Handwerk der moderne industrielle Unternehmerstand zu einem besonders großen Teil rekrutiert hat". Allen drei genannten Gründertypen begegnen wir auch in Wilhelmsburg. An das in einem der vorigen Kapitel zur Charakterisierung der Wilhelmsburger Industrie gesagte anknüpfend, sei zunächst auf die durch Hamburger Kaufleute in Wilhelmsburg erfolgten Industriegründungen hingewiesen. Angliederungen an Handelsunternehmungen stellen beispielsweise dar die Oelkuchenwerke C. B. Michael & Co., G. m. b. H., die Internationale Vulkanfibre, jetzt Aktiengesellschaft, die Lack- und Oelfarbenfabrik Ottmar Grau, die Zinnwerke Wilhelmsburg, G. m. b. H., die Oelwerke Julius Schindler G. m. b. H., und die Oelwerke von Hugo Kantorowicz, G. m. b. H., nebst den Norddeutschen Chemischen Werken, G. m. b. H. Einige weitere Unternehmungen in Wilhelmsburg stellen sich als Gründungen seitens hamburgischer Agentur- und Kommissionsgeschäfte dar, wie die Lackfabrik Lüders und Sengebusch, die Holzhandlung von Alfred Neumann und das Eisenausfuhrgeschäft Dobbertin & Co., G. m. b. H.

Nicht unter die Kaufleute haben wir die Gründer der Wilhelmsburger Werften und Maschinenfabriken zu rechnen, sondern sie führen uns zu den beiden weiteren Gruppen der Techniker und der Handwerker, unter denen besonders letztere hervortritt. Von Technikern gegründet — Techniker natürlich im weitesten Sinne des Wortes unter Umfassung von Architekten, Chemikern und Ingenieuren gefaßt — sind z. B. die Maschinenfabriken Friedrich Haase, G. m. b. H., Lude & Bau, G. m. b. H. und Keßler & Fiehn wie besonders die Oertz-Werft, A.-G.

Aus handwerksmäßigen Betrieben in Gestalt von kleinen Schiffsreparaturwerkstätten heraus entstanden ist ein großer Teil der Werftbetriebe auf der Elbinsel, um nur die Werften von Oelkers, Wolkau und Bartram zu nennen. Gründungen von Handwerkern stellen ferner die Tauwerkfabrik von August Brückmann, eine Gründung des Reepschlägermeisters Völschau[1]), wie auch die Holzhandlung nebst Säge- und Hobelwerk Gottfried Hagen, A.-G., die allerdings kürzlich in die Hände der Firma Meenzen & Co. übergegangen ist, war doch deren Gründer, Gottfried Hagen, ursprünglich einfacher Tischlergeselle. In die hier genannte Kategorie von Gründungen sind endlich noch eine Anzahl Wilhelmsburger Bauunternehmungen einzureihen, so die Firmen F. Harriefeld, A.-G., W. Zeyn, Eduard Theil, Peter Rieckmann und C. Dornbusch, alles Gründungen von Maurer- respektive Zimmermeistern.

Unberücksichtigt gelassen ist bei unserer Gruppierung die gerade für Wilhelmsburg relativ bedeutsame Gruppe der Zweiggründungen und Tochtergründungen im weitesten Sinne des Wortes. Soweit hier überhaupt

[1]) Albertus Gehrkens, Historische Nachrichten über die Elbinsel Wilhelmsburg, S. 71.

Unternehmerpersönlichkeiten in den Vordergrund traten, was bei Unternehmungen, die wie die Plangesche Mühle, die Palminwerke von Heinrich Schlinck und die Bremer Oelfabrik, die Mutterfabriken sehr bald in den Schatten gestellt haben oder die, wie die Firmen Vering'sche Grundstücke und F. H. Schmidt ihren Schwerpunkt in erheblichem Grade, wenn auch nur zeitweilig nach Wilhelmsburg verlegten, hervorragend der Fall ist, gehörten diese bereits dem Unternehmerstande an, als sie ihr Wirkungsfeld nach der Elbinsel Wilhelmsburg verlegten. Wenn wir auch bei diesen bisher noch nicht genannten Männern die Frage nach der sozialen Herkunft stellen, so wird sich zunächst in Hermann Vering der vorhin genannte Typ des Technikers und gleichzeitig Erfinders unschwer erkennen lassen, während wir in dem Architekten Franz Schmidt, dem Chemiker Dr. Julius Schlinck und dem Kaufmann Georg Plange die Söhne von Unternehmern vor uns haben, von denen indessen namentlich die beiden letzteren erst durch die Gründung und erfolgreiche Leitung der Wilhelmsburger Werke den Weltruf dieser Firmen begründet haben.

Unsere Fragestellung nach dem uns in Wilhelmsburg entgegentretenden Unternehmertum wird indessen der Bedeutung all derjenigen Persönlichkeiten nicht gerecht, die wir als Leiter der eigentlichen Großunternehmungen auf der Elbinsel antreffen, ich denke an die Hamburger Wollkämmerei, die Deutsche Erdöl-Aktiengesellschaft, die Mineralölwerke Rhenania, die Bremer Oelfabrik, die Aktiengesellschaft für chemische Produkte, vormals H. Scheidemandel, und die Aktiengesellschaft für Erwerb und Verwertung von Industrie- und Hafengelände, um einige der wichtigsten zu nennen, alles Aktiengesellschaften, bei denen die Unternehmerpersönlichkeit meist garnicht hervortritt, die eigentliche Führerverantwortung vielmehr von einigen Direktoren getragen wird. Unter ihnen werden wir nicht minder tatkräftige Unternehmernaturen antreffen, die ihre Lebensarbeit daran setzen, „ihre" Unternehmung zur höchsten Entfaltung zu bringen und darüber hinaus an dem Gesamtaufbau des Gemeinwesens aktiv mitzuwirken.

Damit glauben wir unsere Klassifizierung abschließen zu dürfen, läßt sich doch in ihr zweifellos weitaus die Mehrzahl der auf der Elbinsel im Vordergrund stehenden Unternehmer respektive Unternehmungsleiter unterbringen. Es bleiben naturgemäß immer einzelne Fälle, die sich in einen engeren Rahmen, wie den unsrigen nicht einzwängen lassen, um nur auf das Beispiel des Gründers und zielbewußten Leiters der Hanseatischen Teerproduktenfabrik Haltermann & Co., G. m. b. H., Johannes Haltermann, hinzuweisen, ganz sicherlich eine Unternehmerpersönlichkeit, die es verdient, in Wilhelmsburg mit an erster Stelle genannt zu werden.

Bei einem nunmehrigen Versuch einer Charakterisierung des eben gezeichneten Unternehmertums zunächst als Gesamterscheinung dürfte sich unser Blick ganz von selbst auf dessen innige Verflechtung mit dem

hamburgischen Handel, ja dem hamburgischen Wirtschaftsleben überhaupt lenken, in der Tat eine überaus enge Verquickung, wie sie nicht allein in der Tatsache zum Ausdruck kommt, daß weit über die Hälfte der Wilhelmsburger Unternehmungen ihre Büros und ihren Sitz in Hamburg hat, sondern auch darin äußerlich in die Erscheinung tritt, daß ein großer Prozentsatz der Unternehmerschaft wie Direktoren in hamburgischem Gebiet wohnhaft ist. Das Gros der Wilhelmsburger Unternehmungen erscheint dementsprechend als hamburgische Unternehmungen, das Unternehmertum fühlt sich mit einem gewissen unverkennbaren Stolz als hanseatisches Unternehmertum. Es hat eben der Name „Hamburg" dank der den hamburgischen Kaufmannstand von alters her auszeichnenden Tüchtigkeit, seines Weitblickes, seiner ungeheuren Tatkraft, wie seiner Ehrlichkeit, um nur einige ihm nachgerühmte Charaktereigenschaften herauszugreifen[1]), im In- und Auslande einen besonders guten Klang, der nicht nur dem Handel, sondern schon infolge der engen Verflechtung mit diesem auch der hamburgischen Industrie zugute kommt, zweifellos ein wichtiger Aktivposten, dessen die Wilhelmsburger Industrie und damit auch die Unternehmerschaft somit teilhaftig wird. Klar auf der Hand liegt es, daß in der hier genannten Tatsache eine der innersten Ursachen für die große Anziehungskraft, die die Hansestadt namentlich seit den letzten Jahrzehnten auf die Industrie ausgeübt und gar zu einer Bevorzugung des hamburgischen vor dem zum mindesten gleich günstig gelegenen benachbarten preußischen Industriegelände geführt hat, zu suchen ist, dient doch der Name „Hamburg" gleichsam als Aushängeschild für die Firmen und weisen wir zur Illustration unserer Behauptung nur auf die sich immer wieder findende Doppelbezeichnung „Hamburg—Wilhelmsburg" als Firmensitz in Reklamen usw. hin, ohne daß alle diese Firmen ihren Sitz etwa in Hamburg haben. Es ist dies übrigens eine Gepflogenheit, wie sie auch in den übrigen preußischen Nachbargebieten Hamburgs geübt wird.

Als ein weiteres Charakteristikum des Wilhelmsburger Unternehmertums verdient wohl die Tatsache des Vorherrschens des Typs des mittleren und kleineren selbständigen Unternehmers, wie wir ihn besonders häufig im Schiffsbau, Maschinenbau und Baugewerbe auf der Insel antreffen, in den Vordergrund gestellt zu werden. Nicht nur, daß es sich hier vielfach um überragende schöpferische Persönlichkeiten handelt, deren Name schon eine solide Basis und ein hohes Maß von Bodenständigkeit von vornherein garantiert, um nur an die alteingesessenen Wilhelmsburger Werften oder die Schöpfungen eines Fritz Harriefeld und Johannes Haltermann zu erinnern, es spielt hier der Persönlichkeitsfaktor in der Regel wenigstens auch insofern eine wichtige Rolle, als das persönliche Band zwischen Unternehmer und Arbeiter nicht zerschnitten zu sein pflegt,

[1]) Eine eingehende Charakterisierung des hamburgischen Kaufmannstandes findet sich beispielsweise bei Richard Linde, Die Niederelbe, S. 226 ff.

eine Art patriarchalischen Verhältnisses der jungen modernen Wilhelmsburger Industrie infolgedessen nicht völlig fremd ist.

Spiegeln sich in dem eben skizzierten Bild namentlich die Verhältnisse des Mittel- und Kleinunternehmertums auf der Elbinsel wieder, so wirft sich uns ganz von selbst die Frage nach der Unternehmerschaft in den ausgesprochenen Großbetrieben der Elbinsel auf. Hier tritt, wie bereits gesagt, namentlich bei den großen Aktiengesellschaften meist anstelle des Unternehmers der „beamtete Direktor" als geistiger Repräsentant des Unternehmens, als spiritus rector, in die Erscheinung, so bei der Hamburger Wollkämmerei, namentlich seit Beendigung des Krieges auch bei der Firma Schlinck & Cie. und endlich vielleicht als typischstes Beispiel bei der Aktiengesellschaft für Erwerb und Verwertung von Industrie- und Hafengelände, verkörpert sich in der Persönlichkeit des Direktors Rippold doch gleichsam das gesamte industrielle Leben der Elbinsel Neuhof. In diesem Manne haben wir die Seele des Widerstandes gegen die im Jahre 1909 erfolgte Eingemeindung Neuhofs in Wilhelmsburg zu suchen, der aber dann, als er sich vor vollendete Tatsachen gestellt sah, sich voll und ganz in den Dienst der Gemeinde Wilhelmsburg stellte, sowohl als Mitglied des Gemeinderats als auch des Kreistages. Eng verknüpft ist auch der Name Rippold mit der 1910 mit einem Stammkapital von 250 000 Mark erfolgten Gründung der „Neuhofer Wohnstättengesellschaft" m. b. H., die er heute noch leitet.

Wir betrachten es hier nicht als unsere Aufgabe, etwa der Tätigkeit der führenden Männer der Wilhelmsburger Großindustrie im Einzelnen weiter nachzugehen. Die Entwicklung der einzelnen Werke — dünkt uns — redet ihre eigene Sprache und nicht minder deren Fürsorge für Beamten- oder Arbeiterwohnungen und Wohlfahrtseinrichtungen, in welchem Zusammenhange die Hamburger Wollkämmerei wohl an erster Stelle, in zweiter Linie Schlinck, Vering, die Deutschen Erdölwerke und die Zinnwerke genannt zu werden verdienen. Einzig nimmt sich zweifellos die Tatsache aus, daß die Hamburger Wollkämmerei im Jahre 1890 ein bis dahin noch fehlendes Postgebäude in Wilhelmsburg auf eigene Rechnung erbaute.

Ueber den Rahmen ihres ursprünglichen Wirkungsfeldes hinaus haben sehr viele, gerade der führenden Persönlichkeiten der Wilhelmsburger Industrie als Mitglieder des Gemeinderats an der Lösung der gemeindepolitischen Aufgaben hervorragend mitgewirkt. Unter den 27 Mitgliedern des Gemeinderats im Jahr 1914 z. B. finden sich 9 Industrielle und zwar die Unternehmer Haltermann, Harriefeld, Dr. Timmermann (Direktor und Mitinhaber der Zinnwerke Wilhelmsburg), Wolkau, Dornbusch und Zehn wie die Fabrikdirektoren Rippold, Kröger (Hamburger Wollkämmerei) und Trettau (Plangesche Mühle[1]). Im selben Jahre gehörten dem Kreistage

[1]) Vgl. Wilhelmsburger Adreßbuch 1914, S. 21.

als Abgeordnete an die eben genannten Gemeinderatsmitglieder Nippold, Dr. Timmermann, Trettau, Harriefeld, Zeyn und außerdem Dr. Schlinck und der Direktor der Aktiengesellschaft für chemische Produkte, vormals H. Scheidemandel, Arnold[1]). Seit der Revolution sind infolge der Veränderung des Wahlsystems hier natürlich völlig veränderte Verhältnisse eingetreten, sodaß heute im Gemeinderat die beiden mehrfach genannten Fabrikdirektoren Kröger und Nippold, im Kreistag nur der letztere, die eigentlichen Repräsentanten der Wilhelmsburger Industrie darstellen.

Wir wollen unsere Ausführungen über das Wilhelmsburger Unternehmertum nicht schließen, ohne dem Leser nicht wenigstens eine der führenden industriellen Persönlichkeiten etwas näher gebracht zu haben, Hermann Vering, ein Mann, der erst vor kurzem das Zeitliche gesegnet hat, der es ganz sicherlich verdient, unter den Industriellen der Elbinsel mit zuerst, wenn nicht gar an erster Stelle, genannt zu werden. Unsere Beschränkung auf die Hervorhebung dieser einzelnen Persönlichkeit erweist sich schon insofern als geboten, als die übrigen Männer meist noch mitten in ihrem Arbeitsfeld stehen und wir mit Wiedenfeld gleicher Ansicht sind, wenn dieser in einem analogen Falle sagt[2]): Sie persönlich zu werten, fehlt es an der erforderlichen Distanz der Zeit; Lebenden kann man nicht wohl Biographien widmen", nur daß es sich in unserem Falle weniger um ein vollständige Biographie als höchstens um eine rohe Skizze handeln wird[3]).

Hermann Vering wurde am 4. November 1846 zu Ahlen in Westfalen geboren. Er besuchte das Gymnasium zu Münster und darauf die Technische Hochschule in Hannover. Nach Abschluß seines Studiums trat er in die von seinem Bruder in Hamburg gegründete Baufirma ein, deren langjähriger Teilhaber er gewesen ist. Unter seiner überaus rührigen technischen Leitung hat die Firma zahlreiche Bahnbauten, Flußkorrektionen und Hafenbauten fertiggestellt, zu denen seine Initiative und seine wissenschaftlichen Vorarbeiten vielfach erst den Anlaß gegeben haben. Unter den zahlreichen Bauten seien besonders die des Kaiser-Wilhelm-Kanals, des Elb-Trave-Kanals, der Häfen von Hamburg, Bremen und Stettin, der Solinger Talsperre und der Hafenbauten in Tsingtau genannt. Von Hermann Vering stammt auch das erste Projekt des Elbtunnels. Vor allem war er auch Erfinder, sind ihm doch eine ganze Reihe Erfindungen, Verbesserungen an Baggern, Ausschachtungsmaschinen, Stampfmaschinen, Zentrifugalpumpen, Vorrichtungen zum Vortreiben von Tunneln usw. patentiert, und ist er doch ob seiner großen Verdienste um die Technik zum Ehrendoktor der Technischen Hochschule zu Hannover ernannt worden.

---

[1]) Vgl. Wilhelmsburger Adreßbuch 1914, S. 34.

[2]) Kurt Wiedenfeld, Das Persönliche im modernen Unternehmertum, S. 13.

[3]) Vgl. für die nachfolgenden Ausführungen die Wilhelmsburger Zeitung Nr. 6 vom 7. Januar 1922.

Ganz besonderes Interesse brachte Hermann Vering, der außerdem eine Reihe von Ehrenämtern bekleidete und Vorstandsmitglied mehrerer Aktiengesellschaften war, den großen technischen Aufgaben Hamburgs entgegen.

Diese Persönlichkeit nun mit solch reichem Betätigungsfeld hat sich lange Jahre hindurch als Mitglied des Gemeinderats wie als Kreistagsabgeordneter unermüdlich in den Dienst der Gemeinde Wilhelmsburg gestellt. Nicht nur, daß er sich der großzügigen Aufschließung des ihm auf der Elbinsel gehörigen Terrains gewidmet hat, er hat ferner an der Aufstellung der Bebauungspläne wie bei der Ausarbeitung einer Bauordnung für die Gemeinde tatkräftig mitgewirkt und hat z. B. auch als Vertreter Wilhelmsburgs die Verhandlungen mit Hamburg in der Peutebahnfrage mitgeführt.

Hermann Vering hat sich also um das Wohl der Gemeinde zweifellos große Verdienste erworben. Am 6. Januar 1922 ist diese nie rastende Persönlichkeit im Alter von 76 Jahren gestorben.

Das tragende Fundament gleichsam des Wilhelmsburger Industriekörpers stellt die Wilhelmsburger Arbeiterschaft dar. Von einer speziell Wilhelmsburgischen Arbeiterschaft läßt sich allerdings recht eigentlich garnicht reden, bildet die Elbinsel doch vielmehr nur einen Teil jenes großen Arbeiterwohngebietes der Niederelbe, eines Gürtels, der die Geschäftsstadt Hamburg, die „City", wie den Hafen fast rings herum mehr oder weniger eng umschließt, um nur die preußischen Städte Altona, Wandsbek und Schiffbek und die hamburgischen Stadtteile St. Pauli, Barmbeck, Hamm oder Hammerbrook zu nennen.

Schon die Tatsache, daß die Wilhelmsburger Arbeiterschaft zu etwa zwei Drittel garnicht in Wilhelmsburger, sondern in hamburgischen Betrieben beschäftigt ist, deutet darauf hin. Wie wir später bei der Behandlung der Groß-Hamburg-Frage noch besonders deutlich sehen werden, fühlt sich die Arbeiterschaft in dem gekennzeichneten Gebiet auch als zusammengehörig, und es ist eben die Groß-Hamburg-Bewegung hierfür nur der äußere Ausdruck.

All dies hindert natürlich keineswegs, daß wir im Folgenden die in Wilhelmsburg ansässige Arbeiterschaft völlig isoliert betrachten, um, wie beim Unternehmertum auch hier das Charakteristische herauszugreifen, und besonders nach etwaigen die Entwicklung der Elbinsel besonders fördernden Momenten zu suchen.

Um gleich auf den Kern der Sache zu kommen, stellen wir zunächst die Frage nach der örtlichen, wie sozialen Herkunft der die Elbinsel binnen solch kurzer Zeit bevölkernden Arbeitermassen und fragen dann weiter nach deren Anlagen und sozialen Verhältnissen in Wilhelmsburg.

Wie wir wissen, war bei Beginn der industriellen Entwicklung auf der Elbinsel selbst ein besonderer Arbeiterstamm nicht vorhanden. Dieser fand sich jedoch bereits in der benachbarten Hansestadt, und wie wir uns erinnern werden, setzte etwa gleichzeitig mit der beginnenden Industrialisierung Wilhelmsburgs in erster Linie durch die Räumung Steinwärders bedingt, eine Massenzuwanderung von hamburgischen Arbeitern nach der Elbinsel ein, sodaß die Frage der Arbeiterbeschaffung für die Industrie denkbar günstig gelöst war. Der Zustrom von Arbeitern aus Hamburg hat dann bis zum Ausbruch des Krieges dauernd seinen Fortlauf genommen. Weiteren Zuwachs erhielt die Wilhelmsburger Arbeiterschaft in erster Linie aus der eigenen Provinz und den Nachbarprovinzen, darüber hinaus aber aus fast allen Gegenden Europas, wie sich denn auch die hamburgische Arbeiterschaft, bei der es sich vielfach um ehemalige Seeleute, abgedankte Matrosen usw. handelt, zu einem großen Prozentsatz aus Schleswig-Holsteinern und Hannoveranern, im übrigen aber aus Zuziehenden aus aller Herren Länder im wahrsten Sinne des Wortes rekrutiert. Was die Elbinsel angeht, so spiegeln sich die gekennzeichneten Verhältnisse in der nachfolgenden Statistik wieder, die das für Norddeutschland unverhältnismäßig starke Hervortreten einer katholischen Bevölkerung in Wilhelmsburg zum Ausdruck bringt, gibt es doch auf der Insel eine eigene katholische Kirche und Schule[1]).

Konfessionen	männlich	weiblich
Evangelische Christen	10 726	9 772
Katholische Christen	4 091	3 299
Sonstige Christen	92	94
Juden	12	11
Andere Religionsangehörige	97	31
	15 018	13 207
	28 225	

Die Statistik ist außerdem noch insofern interessant, als sie uns die auffallende Tatsache eines starken Divergierens zwischen der männlichen und weiblichen Bevölkerung vor Augen führt. Es läßt dies zunächst mit Sicherheit auf das Hervortreten jugendlicher, unverheirateter Arbeiter schließen und ist außerdem noch ganz speziell auf das Vorhandensein der zirka 1000 Ausländer in Wilhelmsburg zurückzuführen, weil diese, wie wir gleich sehen werden, ganz besonders häufig unverheiratet sind. Die nachfolgende Uebersicht über die kurz vor dem Kriegsausbruch auf der Elbinsel ansässigen

[1]) Die nachfolgende Statistik entstammt dem Wilhelmsburger Adreßbuch 1919/20, 13. Jahrg., S. 23. Die statistischen Angaben beziehen sich auf den 1. Dezember 1910.

Ausländer und deren Nationalität wird uns über das zahlenmäßige Verhältnis zwischen dem männlichen und weiblichen Geschlecht Auskunft geben[1]).

Nationalität	Männer	Frauen und Kinder
Österreich-Ungarn	329	455
Russen	102	87
Engländer	7	1
Franzosen	2	1
Italiener	13	4
Dänen	19	16
Schweden	8	2
Holländer	16	17
Schweizer	9	9
Serben	3	1
Nordamerikaner	2	1
Belgier	1	—
Griechen	1	—
Zusammen	512	594

Vergleichen wir die beiden Zahlenreihen und berücksichtigen wir ferner, daß die Ehen der Oesterreich-Ungarn — meist sind dies Tschecho-Slowaken — und der Polen in der Regel sehr kinderreich sind, so dürfte das starke Ueberwiegen von unverheirateten Arbeitern außer allem Zweifel sein. Um zu zeigen, daß sich die Ausländerverhältnisse in Wilhelmsburg infolge der Kriegsereignisse nicht etwa völlig verändert haben, lassen wir die nachfolgende Zusammenstellung über die 1922 auf der Elbinsel ansässigen erwachsenen, männlichen Ausländer folgen:

194	Polen	6	Lettländer
116	Tschecho-Slowaken	5	Litauer
36	Jugoslaven	5	Nordamerikaner
21	Ungarn	4	Italiener
15	Oesterreicher	4	Luxemburger
20	Dänen	2	Belgier
14	Danziger	2	Chilesen
14	Russen	1	Franzose
12	Schweizer	1	Portugiese
7	Ukrainer	1	Norweger
7	Schweden	1	Bulgare
6	Engländer	1	Argentinier
6	Holländer	1	Australier

Wir stehen somit 1922 einer Gesamtzahl von 497 erwachsenen männlichen Ausländern gegenüber, was im wesentlichen noch dem Stand von heute entspricht. Unter ihnen sind die Tschecho-Slowaken zumeist in

[1]) Neuere Akten der Gemeindeverwaltung Wilhelmsburgs.

der Hamburger Wollkämmerei beschäftigt, während den Polen besonders häufig die schmutzigen Arbeiten in der Oelindustrie obliegen.

Zu den eigentlichen Ausländern kommt noch eine große Anzahl von ehemaligen Ausländern, namentlich Polen, welche die deutsche Staatsangehörigkeit erworben haben, wodurch das der Wilhelmsburger Arbeiterschaft anhaftende internationale Gepräge natürlich noch eine Verstärkung erfährt.

Durch das ausländische Element ist milde ausgedrückt zum mindesten ein etwas unruhiger Zug in die Arbeiterschaft der Elbinsel hineingetragen worden. So schreibt Gehrkens bereits 1896[1]): „Durch den großen Zuzug von namentlich polnischen Arbeitern — 1888 bis 1890 — wurden die friedlichen Verhältnisse auf unserer Insel wie mit einem Schlage vernichtet. Schlägereien und Diebereien standen jetzt auf der Tagesordnung, und so sah sich der Gemeindevorstand gezwungen, zwei Gemeindepolizisten (Polizeisergeanten) anzustellen, denen später je einer von den Firmen Wollkämmerei und Vering angestellter folgten. Auch wurde die Gendarmerie durch zwei Beamte verstärkt."

Von Interesse dürften, was die polnische Arbeiterschaft Wilhelmsburgs angeht, in unserem Zusammenhange einige Mitteilungen des „Dziennik Berlinski" aus dem Vorjahre sein, welche die „Wilhelmsburger Zeitung"[2]) wiedergibt, worin zunächst festgestellt wird, daß Hamburg und der dazu gehörige Bezirk 20 000 Polen zählen. „Die größte Lebensfähigkeit" — heißt es dann weiter — „legt die polnische Kolonie in Wilhelmsburg an den Tag, der es gelungen ist, 12 Vereine sowie eine polnische Kleinschule für 200 Kinder zu organisieren".

Wenden wir uns nunmehr wieder der Wilhelmsburger Arbeiterschaft als Gesamterscheinung zu und fragen wir nach deren Anlagen, so lenkt sich unser Blick zunächst auf deren überaus große Beweglichkeit, die in einem fortwährenden Wohnungswechsel zutage tritt. Die nachfolgende Gegenüberstellung der jährlich zugezogenen, fortgezogenen Personen und der Gesamtbevölkerung wird uns hierüber Klarheit verschaffen[3]).

Jahr	Zugezogen	Fortgezogen	Gesamtbevölkerung
1905	5769	4090	22 249
1906	6718	5431	24 491
1908	7023	6240	24 917
1910	8682	7638	28 335
1912	11 463	9582	32 645
1914	7810	8505	32 545
1916	4591	4993	31 593
1918	4469	4907	30 541
1919	6102	6170	29 344

[1]) Gehrkens, Historische Nachrichten über die Elbinsel Wilhelmsburg, S. 60.
[2]) Wilhelmsburger Zeitung, Nr. 209 vom 5. September 1924. (Aus der „Dziennik Berlinski" Nr. 165 vom 19. August 1924.)
[3]) Neuere Akten der Gemeindeverwaltung.

Uebereilt wäre es, auf Grund der vor uns liegenden Statistik die Wilhelmsburger Arbeiterschaft allgemein als nicht bodenständig bezeichnen zu wollen. Es ist nämlich die große Beweglichkeit in erster Linie auf die Verschiedenheit von Beschäftigungs- und Wohnort für große Teile der Arbeiterschaft zurückzuführen, gilt also in erster Linie für die in Hamburg beschäftigten Arbeiter der Elbinsel und es ist weiter eine größere Anzahl jährlich in der Gemeinde beschäftigter Saisonarbeiter, namentlich im Baugewerbe und in den Ziegeleien in Rechnung zu stellen, während die in Wilhelmsburg selbst beschäftigte Arbeiterschaft als bodenständig gilt.

Immerhin hat die Wilhelmsburger Arbeiterschaft vor dem Kriege infolge der damals in Hamburg gezahlten höheren Löhne — heute sind die Löhne in Hamburg und Wilhelmsburg die gleichen — wohl gelegentlich mit den hamburgischen Betrieben geliebäugelt, und es bestand in Zeiten des Arbeitermangels für die Wilhelmsburger Unternehmungen die Gefahr eines Abschwenkens der Arbeiter in andere Betriebe, die ihnen höhere Löhne in Aussicht stellten, namentlich den Hamburger Hafen mit seinen vielen Betätigungsmöglichkeiten, bot sich hier doch nebenbei genau so gut eine schnelle und bequeme Erreichung der Arbeitsstätten. Ein wirksames Gegenmittel gegen diese nach Hamburg gerichteten Bestrebungen hatten natürlich diejenigen Wilhelmsburger Firmen in der Hand, die für eigene gesunde Arbeiterwohnungen gesorgt hatten. Ferner ist das persönliche Verhältnis zwischen Arbeiter und Unternehmer dazu angetan, in solchem Falle ausgleichend zu wirken, was für einen ganzen Industriebezirk kaum erfaßbar, vielmehr für jedes Unternehmen je nach der Persönlichkeit des Unternehmungsleiters verschieden sein dürfte, nur daß sich vielleicht sagen läßt, daß die persönliche Gesellschaftsform, die in Wilhelmsburg ja noch sehr stark vertreten ist, am ehesten Gewähr hierfür bietet.

Nunmehr einige Worte zu den sozialen Verhältnissen auf der Insel! Daß wir hier keinen abnormen, sondern durchweg guten Verhältnissen gegenüberstehen, dürfte schon aus der Tatsache hervorgehen, daß Wilhelmsburg im Jahre 1924 unter allen Orten des Reiches die geringste Sterblichkeitsziffer aufwies[1]). Wir wollen indessen unseren Augen keineswegs das bei Ausbruch der Cholera sich vielfach herausstellende Wohnungselend, wie es Gehrkens uns schildert[2]), und wie es sich stellenweise wohl auch heute noch findet, verschließen. Gerade das Schreckensgespenst der Cholera hat aber dazu geführt, daß die Gemeinde hier Hand angelegt hat, daß sie noch im selben Jahre zur Einführung des Abfuhrwesens in den Bezirken Reiherstieg und Rotehaus schritt und wenige Jahre später an die Frage einer Kanalisation herantrat[3]), die dann allerdings erst kurz vor dem Kriege begonnen und 1919 fertiggestellt worden ist. Vor allem aber hat die Arbeiterschaft in der Wohnungsfrage

---

[1]) Laut Wilhelmsburger Zeitung, Nr. 272 vom 18. November 1924.
[2]) Albertus Gehrkens, Historische Nachrichten über die Elbinsel Wilhelmsburg, S. 40.
[3]) Ebenda, S. 41.

ihr Schicksal durch die erwähnten Gründungen von Baugenossenschaften vielfach selbst in die Hand genommen, um den Wilhelmsburger Spar- und Bauverein noch einmal besonders hervorzuheben, der nicht weniger als zirka 100 Häuser auf der Elbinsel besitzt und meist nur Arbeiter zu seinen Mitgliedern zählt[1]). Außerdem gibt es immerhin eine Anzahl von Fällen — nach dem „Wilhelmsburger Adreßbuch 1925" etwa 50[1]) — in denen Arbeiter selbst Hauseigentümer sind. Aus allem spricht eine große Initiativkraft des Wilhelmsburger Arbeiters, wie sie z. B. auch in den vielen nach dem Kriege erfolgten Gründungen von Gartenbauvereinen oder Kleingartenvereinen zum Ausdruck kommt, deren es auf der Elbinsel zirka 12 gibt[2]). Um hier anschließend die Haltung der Vertreter der Arbeiterschaft im Gemeinderat wenigstens kurz zu streifen, hat diese doch seit der Revolution in ihm einen überwiegenden Einfluß erlangt, so kann von einer völlig veränderten Auffassung gegenüber dem im Vordergrund stehenden Industrieproblem und den wirtschaftlichen Zukunftsfragen für die Elbinsel durchaus nicht die Rede sein, was die in Industriefragen meist mit großer Mehrheit oder gar einstimmig gefaßten Beschlüsse im Gemeinderat am klarsten beweisen.

Unsere bisherigen Betrachtungen über die Arbeiterschaft resultieren also dahin, daß auf der einen Seite die buntscheckige Zusammensetzung der Bevölkerung als retartierendes Moment für die wirtschaftliche Entwicklung der Elbinsel anzusehen ist, heißt es doch in dem „Wilhelmsburger Adreßbuch 1925" noch wieder[3]): „Unter der aus allen Gegenden zusammenströmenden Bevölkerung befinden sich stets Elemente, die vor Unredlichkeiten, Anstiftungen von Unruhen und Verbrechen nicht zurückschrecken, obgleich alles aufgeboten wird, den Unglücksfällen vorzubeugen und unsaubere Elemente unschädlich zu machen". Demgegenüber liegt auf der anderen Seite in der namentlich auf dem Gebiete des Wohnungswesens von uns beobachteten Selbsthilfe der Arbeiter ein entwicklungförderndes Moment. Was endlich den festgestellten engen Konnex zur hamburgischen Arbeiterschaft betrifft, so handelt es sich hier um eine ganz natürliche Entwicklung, tendiert doch das gesamte Wirtschaftsleben der Elbinsel zur Hansestadt und sind es daher z. B. nicht nur die Arbeitnehmer-, sondern ebenso die Arbeitgeberorganisationen, die Hamburg angeschlossen sind. Die Anziehungskraft der Weltstadt selbst wirkt sich hier aus, der Großstadt als „Sitz der geistigen Massenregungen", um mit Kähler[4]) zu sprechen, wie als Vergnügungsstätte. Namentlich Hamburg als Vergnügungsstadt zieht die große Masse geradezu magisch in ihren Bann. Daß die Elbinsel ihren Bewohnern den Genuß der Freuden der

[1]) Vgl. Wilhelmsburger Adreßbuch 1925, S. 90—183.

[2]) Ebenda, S. 82 und 83.

[3]) Wilhelmsburger Adreßbuch 1925, S. 36. — Bereits im Jahre 1917 und besonders 1919 sind seitens regelrechter Banden namentlich Beraubungen der Güterbahnwagen wiederholt vorgekommen.

[4]) Wilhelm Kähler, a. a. O. S. 5.

Großstadt so bequem ermöglicht, liegt sie doch dem Stadtzentrum näher als manche hamburgischen Vororte, daß sie es erlaubt, ohne eine große Reihe von Schattenseiten der Großstadt wie vielstöckige Mietskasernen mit dunklen Höfen und engen Gassen in Kauf nehmen zu müssen, sondern sich hier weiträumige Siedlungen mit breit angelegten Straßen finden, daß sie endlich dem Hauptarbeitszentrum Hamburg besonders nahe liegt, die Arbeitsstätte für den Arbeiter daher verhältnismäßig schnell zu erreichen ist, all dies macht das Wohnen auf ihr für den Arbeiter besonders begehrenswert.

---

11. Kapitel.
Politische Gründe.

I. Gemeindepolitik.

Nachdem vom Wilhelmsburger Gemeinderat bereits im verschiedensten Zusammenhange die Rede gewesen ist, soll im vorliegenden Kapitel zunächst die Politik der Gemeinde, als deren Willensträger neben dem Gemeinderat vor allem das Gemeindeoberhaupt und die ihm beigeordneten Personen in Frage kommen, im Zusammenhang dargelegt werden, wird sich doch herausstellen, daß wir damit an eine der tiefsten Wurzeln des so schnell emporgeschossenen Industriegebildes gestoßen sind.

Solange die Gemeinde rein ländlichen Charakter trug, ihre Bewohner sich von den Früchten ihrer Felder ernährten, verlief das Gemeindeleben in verhältnismäßig ruhigen Bahnen. Der Verlust der einheitlichen wirtschaftlichen Struktur seit dem Aufkommen der Industrie machte dem gar bald ein Ende. Die ungleichartige Entwicklung der beiden Teile der Elbinsel führte zu schärfsten Interessengegensätzen der beiderseitigen Bevölkerung, der rein ländlichen Bevölkerung, die ganz nach der Väter Weise lebte, auf der einen und einer aus allen Gauen Deutschlands und darüber hinaus zusammengeströmten Industriebevölkerung, die sich kaum selbst wieder zu einer Einheit zusammenfügen ließ, auf der anderen Seite. Aufgabe der Gemeindepolitik wurde es nun, hier ausgleichend zu wirken, die widerstrebenden Interessen möglichst in Einklang zu bringen. Dem stand als erhebliche Schwierigkeit entgegen, daß im Gemeinderat, dessen Sitzungen in erster Linie den Schauplatz des Kampfes der Meinungen abgaben, die landwirtschaftlichen Interessen vorherrschend waren, der zähe niedersächsische Bauer die Industrie als Eindringling betrachtete und sich vor allem den maßlos anschwellenden Schul- und Armenlasten, wie ihn der große Zuzug von Arbeitern mit sich brachte, entgegenstemmte. Wie uns bekannt, gipfelten diese inneren Gegensätze in einem erfolglos gebliebenen Antrag auf Trennung der Gemeinde.

Ganz allmählich gelang es dann der Industrie durch Entsendung eigner Vertreter in den Gemeinderat wie Hermann Vering, Franz Schmidt usw. die Landwirtschaft aus ihrer herrschenden Stellung zu verdrängen und sich nach und nach an deren Stelle zu setzen, namentlich seit die Leiter der Gemeinde, die Gemeindehauptvorsteher, wie sie sich bis zum Jahre 1906 nannten, in Erkenntnis der Industriebedeutung der Elbinsel sich ihr gleichsam verbündeten und helfend unter die Arme griffen. Zu einer völlig klaren Stellungnahme kam es allerdings erst recht eigentlich, seit Adolf Menge im Jahre 1903 als Bürgermeister die Zügel der Gemeinde ergriff und in innigstem Zusammenarbeiten mit seinem langjährigen ersten Beigeordneten Albertus Gehrkens einen gradlinigen auf die Förderung der Industrie gerichteten Kurs einschlug. Hierbei standen Menge nunmehr weniger die Landwirte, die mehr und mehr einsehen lernten, welch große Vorteile sie infolge der ungeheuren Wertsteigerung ihres Grund und Bodens von einer zunehmenden Industrialisierung der Elbinsel hatten, im Wege als die schwer abdämmbare Ueberflutung der Insel seitens in Hamburg beschäftigter Arbeiter. Gelegentlich eines Besuches des Oberpräsidenten von Hannover in Wilhelmsburg im Jahre 1904 hat der Bürgermeister dies in einer Rede klar hervorgehoben, führte er doch damals u. a. aus[1]): „Es ist zur Zeit die vornehmste Aufgabe der Gemeindepolitik, dafür zu sorgen, daß Wilhelmsburg nicht ein Arbeiterviertel von Hamburg, Altona, Harburg, Neuhof und Hohe Schaar wird. Das ist den Mitgliedern des Gemeinde-Ausschusses völlig klar und darüber sind wir uns einig . . . Wenn es der Gemeinde nicht gelingt, das zu verhüten, so wird Wilhelmsburg einer trüben Zukunft entgegengehen und unter dem Druck der Schul- und Armenlasten zusammenbrechen müssen trotz der Steigerung des Bodenwertes .... Wie kann das verhindert werden? Nur wenn das Netz schiffbarer Kanäle ausgebaut wird, welches Wilhelmsburg durchzieht und welches in weiser Voraussicht auf Veranlassung der Königlichen Staatsregierung in den Bebauungsplan aufgenommen ist."

Dieser hier klar zutage tretende Gedanke der Förderung der Industrie als Abwehrmaßregel gegen die Entwicklung zur Arbeiterwohnstadt zieht sich wie ein roter Faden durch die Politik der Gemeinde hindurch. So heißt es z. B. auch in der bereits erwähnten Petition des Gemeinderats an den preußischen Landtag anläßig des Peutebahnkonfliktes am Schlusse der Ausführungen[2]): „Es liegt dem Gemeindeausschuß nichts ferner, als die Anlage des Peutebahnhofes zu hindern. Wir wissen sehr wohl, wie wichtig diese Anlage für die Entwicklung des Nordostens der Gemeinde (Ober- und Nieder-Georgswerder) und damit auch des Südostens (Kirchdorf) ist, aber wir sind uns klar bewußt, daß nur bei Berücksichtigung der vorstehend

[1]) Laut Wilhelmsburger Zeitung vom 13. Juli 1904.

[2]) Akten betreffend die Peute-Anschluß-Bahn, Bd. I. (Gemeinde-Bauamt Wilhelmsburg F. 7 d.) Auch abgedruckt in der Wilhelmsburger Zeitung, Nr. 46 vom 24. Februar 1904.

geäußerten Wünsche die Peutebahn der Insel Vorteil, andernfalls Nachteil bringt. Es ist die vornehmste Aufgabe der Verwaltung der Gemeinde, zu verhindern, daß Wilhelmsburg ein Arbeiterwohnviertel von Hamburg wird, daß die steuerkräftigen Industrien sich auf der Peute und der Veddel (Hamburg) anbauen und ihre Arbeiter nach Georgswerder (Wilhelmsburg) schicken. Wir wollen nur Arbeiter haben, die in Wilhelmsburger Industriewerken beschäftigt sind und können auf die Erschließung des Ostens der Insel für die Industrie nicht verzichten, ohne durch Schul- und Armenlasten überbürdet zu werden". In welch scharfen Formen die von der Gemeindeverwaltung aus geleitete Gegenaktion gegen den Zuzug hamburgischer Arbeiter gelegentlich geführt worden ist, dürfte aus einem Antwortschreiben des Bürgermeisters Menge an die Allgemeine Deutsche Schiffszimmerergenossenschaft, datiert den 8. Juni 1909, klar hervorgehen, in welchem es u. a. heißt[1]): „Ich bestreite keineswegs, daß die Deutsche Schiffszimmerergenossenschaft für ihre Mitglieder durch den Bau von gesunden Wohnungen segensreich wirkt, für die Gemeinde Wilhelmsburg ist es aber kein Segen, daß Hamburger Arbeiter hier ihren Wohnsitz nehmen. Sogar bei den bessergestellten Schiffszimmererleuten muß die Gemeinde für jede Familie das doppelte an Volksschullasten zahlen, als sie an Steuern erhält. Ich wundere mich, daß Hamburg diesen mit Hamburger Geld gegründeten Segen nicht lieber bei sich behält. Auf der Veddel steht genügend staatliches Bauterrain zur Verfügung".

Einen gewissen Ausgleich ihrer finanziellen Notlage schuf die Gemeinde besonders seit Menge an der Spitze stand auch dadurch, daß sie zu aktiver, planmäßiger Wirtschaftspolitik überging. An der Spitze marschiert die Grundstückspolitik, als deren Vorbild vielleicht die umfassende Bodenpolitik seitens des hamburgischen Staates gedient haben mag.

Bestand der Grundstücksbesitz der Gemeinde im Jahre 1906 noch erst aus zwei kleineren Höfen von zusammen 40½ Hektar[2]), so ist er nach und nach bis zum Jahre 1925 auf rund 170 Hektar gestiegen[3]). Ein während des Krieges, im Jahre 1917, von der Gemeinde angekaufter gut 134 Hektar großer Gutshof in Wenzendorf, Kreis Harburg, ist vor einiger Zeit wieder veräußert worden, „da sich", — wie es im „Wilhelmsburger Adreßbuch" heißt, — „die auf denselben gesetzten Hoffnungen in Bezug auf Rentabilität nicht erfüllt hatten"[4]).

Die Tatsache, daß der Grundbesitz der Gemeinde über die ganze Insel zerstreut liegt und daher teils Industriegelände, teils Siedlungsgebiet, teils landwirtschaftlich genutzten Grund und Boden umfaßt, läßt darauf schließen, daß der Erwerb aus den verschiedensten, in erster Linie rein

[1]) Allgemeine Deutsche Schiffszimmerer-Genossenschaft, Rechenschaftsbericht über die Tätigkeit unserer Genossenschaft in den Jahren 1909 und 1910. Hamburg 1911. S. 37.

[2]) Vgl. Adolf Menge und Albertus Gehrkens, a. a. O. S. 32.

[3]) Vgl. Wilhelmsburger Zeitung Nr. 90 vom 15. April 1924.

[4]) Vgl. Wilhelmsburger Adreßbuch 1919/20, S. 24 und das Adreßbuch für 1925, S. 28.

finanzpolitisch spekulativen Gesichtspunkten heraus erfolgt ist. Grundlegend ist der Gedanke gewesen, den Gemeindehaushalt auf eine gesundere Basis zu stellen, wofür der Grundstückserwerb namentlich infolge der enormen ständigen Wertsteigerung des Bodens, deren die Gemeinde somit auch teilhaftig wurde, die sicherste Gewähr bot[1]).

Ferner galt es, die Gemeinde bei etwaigen sich als notwendig erweisenden Herstellungen von öffentlichen Gebäuden, Spielplätzen usw. in ihren Entschließungen möglichst unabhängig zu machen. Endlich hat sich namentlich in den letzten Jahren die Bodenpolitik der Gemeinde auf die Fürsorge für Ansiedlungen, wie wir wissen, ausgedehnt und was uns noch beachtenswerter erscheint, ist der Gemeinderat zu Beginn des vorigen Jahres zum Ankauf von Industriegelände zwecks sofortiger industrieller Aufschließung übergegangen, um auf den Ausbau des Aßmannkanals schon hier kurz hinzuweisen[2] Die Gründe für den letztgenannten Schritt können wir gelegentlichen Ausführungen des Wilhelmsburger Bürgermeisters Zeidler im Kreistag entnehmen, aus deren Inhalt es in der „Wilhelmsburger Zeitung" u. a. wie folgt heißt[3]): „Die Zeiten, in denen große Gesellschaften Gelände zur industriellen Erschließung von Wilhelmsburg herrichteten, seien vorüber. Bei der herrschenden Geldnot könnten heute nur öffentliche Körperschaften derartige Arbeiten ausführen. Infolgedessen hätte sich in Wilhelmsburg die Gemeinde zu derartigen Arbeiten entschlossen. Sie habe Gelände in letzter Zeit erworben, um es für die industrielle Bebauung aufzuschließen".

Dieser engen Verknüpfung der Gemeindeinteressen mit denen der Industrie war seitens der Gemeinde bereits ein wichtiger Schritt in gleicher Richtung vorausgegangen, ihre Beteiligung an der Wilhelmsburger Industriebahn, G. m. b. H. im Jahre 1921, die der Gemeinderat einstimmig guthieß[4]).

Aus der genannten Gesellschaft, die wie erwähnt, im Jahre 1892 von den Firmen Vering'sche Grundstücke, F. H. Schmidt, J. B. Limburger und der Hamburger Wollkämmerei mit einem Stammkapital von 500 000 Mark gegründet worden war und von deren fünf Anteilen à 1000 Mark die Firma Vering'sche Grundstücke zwei, die übrigen Firmen je einen Anteil übernommen hatten, schieden 1921 die drei erstgenannten Unternehmungen aus. An ihre Stelle traten die Gemeinde Wilhelmsburg mit zwei, die Deutsche-Erdöl-Aktiengesellschaft und die Firma Georg Plange mit je einem Anteil, sodaß es sich bei der Wilhelmsburger Industriebahn nunmehr um eine gemischt privat öffentliche Unternehmung handelt, ist doch neben der Kapitalaufbringung auch deren Verwaltung von der Gemeinde mit

[1]) Diese wie auch die nachfolgenden Ausführungen beruhen auf persönlichen Erkundigungen.
[2]) Näheres siehe erst an späterer Stelle, S. 199 ff.
[3]) Wilhelmsburger Zeitung Nr. 131 vom 5. Juni 1924.
[4]) Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 28. April 1921.

übernommen worden. Des Interesses halber sei hier weiter erwähnt, daß die Gesellschaft, um eine notwendig gewordene bedeutende Erweiterung des Industriebahnhofes vorzunehmen und die anteiligen Kosten der Gesellschafter hierfür herabzumindern, die Geschäftsanteile Ende 1921 von fünf auf sieben erhöhte, deren zwei nun der Domänenfiskus und die Zinnwerke Wilhelmsburg übernahmen[1]). Dabei wurde vertraglich festgelegt, daß, falls der Fiskus von seinem Anteil zurücktrete, die Gemeinde, falls die Zinnwerke ausschieden, die übrigen drei Gesellschafter ein Vorkaufsrecht erhielten.

Wo wir gerade von einer Beteiligung der Gemeinde an einer Unternehmung sprechen, sei darauf hingewiesen, daß im Jahre 1901 der Plan einer Beteiligung der Gemeinde an dem Unternehmen der Gasanstalt „Brema" lebhaft erörtert worden, dann allerdings gescheitert ist[2]). Das Gaswerk ist bis zum Jahre 1921 von der Gesellschaft „Brema" betrieben und dann zwei Jahre vor Ablauf des Kontrakts von der Gemeinde angekauft und in eigene Regie genommen worden. Ein Gewinnbeteiligungsverhältnis bestand zwischen der der Firma Siemens, Elektrische Betriebe gehörigen „Industriezentrale Harburg—Wilhelmsburg" oder „Kraftwerk Harburg—Wilhelmsburg", wie sie später umgenannt wurde, und der Gemeinde Wilhelmsburg bis zum Jahre 1924, in welchem ein Anschluß an Hamburg erfolgte. § 7 Absatz 17 des Stromlieferungsvertrages mit der Firma Siemens sagt hierüber[3]): „Beträgt die Dividende der Unternehmerin aus der Industriezentrale mehr als 10 Prozent, so wird die Gemeinde an dem über eine zehnprozentige Dividende hinausgehenden Ueberschuß beteiligt. Die Höhe dieser Beteiligung richtet sich nach den Zahlungen der Gemeinde für Stromlieferung und steht im Verhältnis zu den Gesamtzahlungen für Stromlieferung an die Industriezentrale. Sie erstreckt sich:

auf	10 %	des	Ueberschusses	bei	einer	Dividende	von	10	bis	11 %
„	20 %	„	„	„	„	„	„	11	„	12 %
„	30 %	„	„	„	„	„	„	12	„	13 %
„	40 %	„	„	„	„	„	„	13	„	14 %
und „	50 %	„	„	„	„	„	„	mehr als 14 %		

Die hiernach seitens der Unternehmerin an die Gemeinde anteilmäßig zu leistenden Zahlungen werden nach Fertigstellung der Jahresbilanz festgestellt und sind innerhalb drei Monaten an die Gemeindekasse zu leisten. Das Recht der Gemeinde auf diese Zahlung beginnt mit dem ersten Betriebsjahr".

---

[1]) Vgl. auch für das Folgende: Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 22. Dezember 1921.

[2]) Vgl. Protokolle der Gemeinde-Ausschußsitzungen vom 11. April 1901 und 29. August 1901.

[3]) Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 13. Juni 1911.

Den politischen Maßnahmen des Wilhelmsburger Gemeinderats wie der Gemeindeleitung im Einzelnen nachzugehen, würde zu weit führen, in vielem auch nur eine Wiederholung namentlich des historischen Teils unserer Ausführungen bedeuten, um nur an die entschiedene Stellungnahme in der Peutebahnfrage und die Haltung in den Köhlbrandstreitigkeiten zu erinnern. Denken wir ferner an die vielen Eingaben des Gemeinderats an die preußische Regierung zwecks Verbesserung der Wasserstraßenverhältnisse besonders des Ernst August-Kanals, zu dessen Ausbau 1914 die Leistung eines namhaften Zuschusses seitens der Gemeinde von 600 000 Mark bewilligt wurde[1]), und der Rethe! Endlich reden ja die vielen neu erstandenen Verwaltungsgebäude, Kirchen, Schulen und sonstige gemeinnützige Einrichtungen wie Wasserwerk, Kanalisation, Schlachthaus, Volksbibliothek usw. ihre eigene Sprache.

In ihrer Politik nach außen hin galt als oberster Grundsatz der Gemeinde die Erhaltung der Selbständigkeit und die Vergrößerung ihres Gebiets, wobei seit der Eingemeindung Neuhofs besonders an die preußische Insel Kattwyk-Hohe Schaar gedacht wird. Ganz klar hat Menge kurz nach seinem Amtsantritt diese Ziele in einer Rede anläßig der Einweihung des Wilhelmsburger Rathauses entwickelt, führte er doch damals u. a. aus[2]): „....wir sehen in unserm Rathaus die Verkörperung unserer Einheit! Denn mit dem Bau unseres Rathauses sind alle Bestrebungen für alle Zeiten begraben, die darauf hinzielten, unsere große Gemeinde zu zersplittern, sie zu teilen in Osten und Westen oder gar in Reiherstieg, Georgswerder und Stillhorn. Wir Wilhelmsburger wollen mit dem Bau des Rathauses bezeugen, daß wir uns als eine Gemeinde fühlen und uns jeder Zersplitterung und Verkleinerung unseres Weichbildes mit allen Kräften widersetzen werden; wir werden vielmehr versuchen, unser altes Weichbild wieder zu erlangen und es zu vergrößern, wie es die natürlichen Verhältnisse gebieten".

Daß die Gemeinde auch tatsächlich alle Hebel in Bewegung setzte, ihre Ziele zu erreichen, dafür sei noch ein besonders charakteristisches Beispiel genannt: Die Aufstellung Menges zum preußischen Landtagskandidaten für die nationalliberale Partei im Jahre 1913 seitens der Gemeinde[3]). Ausgesprochenermaßen geschah dies, weil man in Wilhelmsburg einmütig der Ansicht war, daß der bisherige nationalliberale Abgeordnete des Kreises die Interessen der Elbinsel, namentlich in der Köhlbrandfrage, nicht genügend vertreten hätte[3]). Menge selbst hat sich damals auf einer Wahlversammlung in Wilhelmsburg über die tieferen Beweggründe für diesen Schritt u. a. wie folgt geäußert[4]): „Für einen Bürgermeister ist es stets

[1]) Vgl. Protokolle der Gemeinderatssitzungen vom 18. Mai 1909 und 28. November 1914.
[2]) Wilhelmsburger Zeitung Nr. 144 vom 30. November 1903.
[3]) Vgl. Wilhelmsburger Zeitung Nr. 17 vom 21. Januar 1913.
[4]) Zitiert nach der Wilhelmsburger Zeitung Nr. 103 vom 5. Mai 1913.

gefährlich, politisch agitatorisch aufzutreten. Es sei denn, daß er in der Bürgerschaft die Majorität hat, oder daß er von Angehörigen aller Parteien unterstützt wird. Und das ist hier in Wilhelmsburg der Fall. Man kann es dem Landkreise nicht verdenken, wenn er seine eigenen Kandidaten aufstellen will. Auch der Gemeinderat hat eben erkannt, daß es in der Gemeinde Forderungen gibt, die nur mit Hilfe des Staates und des Parlaments erfüllt werden können. Man denke nur an die Errichtung eines Amtsgerichts in Wilhelmsburg, an die Beihilfen zum Schulwesen, an eine Entschädigung aus dem Köhlbrandvertrage, die Eingemeindung der Hohen Schaar in Wilhelmsburg, den Ausbau des Rethekanals, Vertiefung des Reiherstiegs, Umbau der Ernst August-Schleuse usw. Und dann die stete Forderung, daß Wilhelmsburg in die Ortsserviceklasse B. kommt. Alle diese Angelegenheiten kennt naturgemäß ein Eingeweihter viel besser als ein Herr aus Berlin".

Wenn die Wahl Menges damals auch nicht geglückt ist, — er erhielt 130, sein Gegenkandidat jedoch 144 Stimmen[1]) — so bleibt doch die Tatsache der Kandidatur als solche interessant, zeugt sie doch von einer Aktivität in der Gemeindepolitik, die ihresgleichen sucht.

Noch ein Wort zu dem Verhältnis der Gemeinde zu der großen Nachbarin Hamburg. Hierüber heißt es in der Jubiläumsausgabe der „Wilhelmsburger Zeitung" in einem Artikel, überschrieben: „Wilhelmsburgs politischer Werdegang, Entwicklung Wilhelmsburgs im Lichte politischer Hamburger Kreise", wie folgt[2]): „Sie" — gemeint sind die preußischen Nachbarstädte Hamburg, Altona, Wandsbek, Harburg — „die ihrem ganzen Dasein nach nur Trabanten sein konnten, gefielen sich lange Jahrzehnte hindurch eifersüchtig, um nicht zu sagen feindlich, abzurücken von dem großen Handelsgestirne, dem sie doch ihre Lebenskraft verdankten. Sollte Wilhelmsburg den gleichen Weg der Enttäuschungen gehen? Keineswegs. Vielmehr lautete auf der Insel die Parole: Nicht gegen, sondern mit Hamburg. Die Gemeindepolitik mußte auf das einheitliche Ziel des Städteganzen gerichtet bleiben oder unfruchtbar bleiben".

Ganz elementar ließen unsere Ausführungen vor allem eine Persönlichkeit in den Vordergrund treten, den früheren Wilhelmsburger Bürgermeister Adolph Menge, dessen Name mit der Industriegeschichte der Elbinsel unzertrennbar verknüpft ist.

Adolf Menge wurde am 27. Oktober 1856 als Sohn des Mühlenbesitzers Friedrich Menge in Osterode am Harz geboren[3]). Nach dem Tode seines Vaters fand der damals erst neunjährige Knabe Aufnahme bei seinen Großeltern in Wigersdorf bei Ilfeld und besuchte in Ilfeld die

---

[1]) Vgl. Wilhelmsburger Zeitung Nr. 127 vom 3. Juni 1913.

[2]) Wilhelmsburger Zeitung Nr. 108 B vom 9. Mai 1916. (Der Verfasser ist nicht angegeben.)

[3]) Vgl. auch für die nachfolgenden Ausführungen: Wilhelmsburger Zeitung Nr. 276 vom 24. November 1917.

Klosterschule. Nach Beendigung der Schulzeit wandte sich der junge Menge dem Studium der Rechte zu und studierte in Göttingen, Jena, Leipzig und hernach wieder in Göttingen, wo er 1881 das Referendarexamen bestand. Als Referendar war er eineinhalb Jahr am Amtsgericht in Ilfeld und reichlich ein halbes Jahr am Landgericht in Göttingen tätig, als er am 4. Mai 1883 zum Bürgermeister des kleinen Städtchens Lauenburg (Schleswig-Holstein) gewählt wurde. Dort wirkte Menge — u. a. auch als Mitglied des Provinziallandtages — bis zum Jahre 1896. Bei seinem Abgang verlieh ihm die Stadt einstimmig das Ehrenbürgerrecht. 1896 bis 1903 war Menge Bürgermeister der an der holsteinischen Westküste gelegenen Stadt Husum und war als solcher längere Zeit Vorstandsmitglied des schleswig-holsteinischen Städteverbandes. Am 22. April wählte ihn dann die Gemeinde Wilhelmsburg einstimmig zu ihrem Hauptvorsteher.

Damit ergriff eine Führernatur mit starkem Willen das Steuerrad der jungen Industriegemeinde, die dafür stand, daß das Gemeindeschiff an den ihr drohenden Klippen, denken wir an den zuwandernden Massenstrom von Arbeitern und dessen Wirkungen auf die Finanzlage, nicht zerschellte. Menge hat es vor allem verstanden, beispielsweise durch persönliche Fühlungnahme mit Mitgliedern des preußischen Abgeordnetenhauses[1]), durchzusetzen, daß mit den Wünschen der Gemeinde nicht einfach als mit denen eines „Dorfes" umgesprungen, sondern ihnen die nötige Beachtung, sei es nun seitens der Regierung oder des Parlaments geschenkt wurde. Er sorgte auch dafür, daß die Gemeinde selbst zu den Verhandlungen, die das Schicksal der Elbinsel betrafen, hinzugezogen oder doch zum mindesten gehört wurde und legte man ihm dabei von anderer Seite Steine in den Weg, so schreckte ihn das nicht ab, sondern er wußte seinen Willen durchzusetzen. Wir denken an einige interessante Episoden, so an eine am 22. März 1904 in Hamburg stattgefundene Verhandlung wegen der Peutebahnfrage zwischen Hamburg und der preußischen Eisenbahndirektion[1]). Empört darüber, daß er als Vertreter der Gemeinde zu dieser Sitzung nicht hinzugezogen wurde, hatte sich Menge in der Hoffnung, doch noch gehört zu werden, in das Vorzimmer zum Verhandlungszimmer begeben. Es wurde jedoch nicht einmal von der Versammlung gestattet, daß der hinzugezogene damalige Landrat des Kreises Harburg, Geheimrat Göschen, Menge zur bloßen Information mitnahm. Als dann aber der Wilhelmsburger Gemeindehauptvorsteher mit sofortiger Abreise nach Berlin drohte, gab man nach, Menge hatte gesiegt.

Um einen ähnlichen, wenn auch weniger krassen Fall handelte es sich 1906, als die preußische Budgetkommission anläßig der Köhlbrandverhandlungen eine Besichtigungsfahrt auf dem Köhlbrand unternahm[2]).

---

[1]) Akten betreffend die Peute-Anschluß-Bahn, Bd. I. (Gemeinde-Bauamt F. 7 d.)
[2]) Akten der Gemeinde Wilhelmsburg betr. die Vertiefung des Köhlbrands, Bd. I, P. 4c.

Um der Kommission die Wünsche der Gemeinde persönlich zu unterbreiten, hatte Menge alle Hebel in Bewegung gesetzt, dahin zielend, zur Besichtigung selbst hinzugezogen zu werden. Er erhielt jedoch auf Grund eines Schreibens des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom Regierungspräsidenten in Lüneburg abschlägigen Bescheid. — „Ich habe die Fahrt trotzdem mitgemacht und mich durch Geheimrat Brütt einführen lassen", heißt es wohl nicht ohne Stolz in einem Aktenvermerk seitens des Bürgermeisters. Gelegentlich dieser Fahrt hat Menge auch die bereits häufig erwähnte, vom Gemeinderat herausgegebene Broschüre an die einzelnen Abgeordneten verteilen lassen.

Diese kleinen Beispiele zeigen uns so recht, mit welcher Zielsicherheit und Unerschrockenheit Menge zu Werke ging, galt er doch ob seiner Selbstsicherheit und seines Selbstbewußtseins überall als sehr gefürchtet. Kein Wunder deshalb, daß er in der Gemeinde, die ihn 1915 einstimmig auf weitere zwölf Jahre zum Bürgermeister wählte, solch uneingeschränktes Vertrauen genoß.

An weiteren Daten aus dem tatenreichen Leben Menges sei hervorgehoben, daß er der Schöpfer des 1905 gegründeten Verbandes der größeren Landgemeinden war, dem er mehrere Jahre als Vorsitzender vorangestanden hat.

Im Februar 1914 wurde Wilhelmsburgs Bürgermeister von einem schweren Herzleiden heimgesucht, von dem er seitdem nicht wieder völlig genesen sollte, wenn er sich auch nach kurzem Darniederliegen wieder unermüdlich in den Dienst der Gemeinde stellte.

Am 23. November 1917 erlöste ihn in Konstanz am Bodensee, wo er Heilung suchte, der Tod. Auf seinen ausdrücklichen Wunsch hin fand Menge auf der Elbinsel im Kirchdorf seine letzte Ruhestatt.

„Die Bedeutung, die Adolph Menge für unser Wilhelmsburg gehabt hat" — schrieb anläßig seines Todes mit Recht die „Wilhelmsburger Zeitung"[1]) — „wird eine spätere Zeit erst richtig würdigen. Das eine steht fest, er war der Mann an dem richtigen Platze. Begabt mit weitausschauendem Blick, Zähigkeit in Verfolgung seiner Ziele, die mit rücksichtslosem Draufgängertum und einer erheblichen Dosis Derbheit verbunden war, hat er bald 15 Jahre die Geschicke unseres Gemeinwesens geleitet. Was ihm Wilhelmsburg verdankt, ist viel. Während seiner Amtszeit hat unser Ort einen gewaltigen Aufschwung genommen . . . Jedenfalls steht Menges Name für alle Zeit unvergeßlich in der Geschichte Wilhelmsburgs eingegraben".

II. Wirtschaftspolitik des preußischen Fiskus auf der Elbinsel.

Von der Gemeindepolitik ausgehend, wird sich für uns eine Brücke, die zur Wirtschaftspolitik des preußischen Fiskus in Wilhelmsburg hinüberführt, unschwer finden lassen, brauchen wir uns doch nur vor

[1]) Wilhelmsburger Zeitung Nr. 276 vom 24. November 1917.

Augen zu halten, daß der Aufgabenkreis einer übergeordneten öffentlichen Körperschaft gemeinhin dort seinen Ausgangspunkt zu nehmen pflegt, wo der der untergeordneten seine Grenze findet. Auf unsere konkreten Verhältnisse angewandt will das heißen, daß wir das Einsetzen von wirtschaftspolitischen Maßnahmen seitens des preußischen Staates dort werden erwarten müssen, wo entweder die Zuständigkeit oder auch die Kräfte der Gemeinde ihr Ende erreicht haben. Beides trifft, wenn auch nicht im vollen Umfange zu auf das überaus wichtige Problem der Förderung der industriellen Aufschließung der Elbinsel insofern nämlich, als die Erfüllung einer der Grundbedingungen, der Ausbau der Hauptwasserstraßen, Sache nicht der Gemeinde, sondern des Fiskus als deren Eigentümer ist, zudem der Gemeinde infolge ihrer finanziellen Lage die Flügel zu sehr beschnitten waren. Die Umschau nach preußischer Fürsorge für die Industrieentwicklung liegt also durchaus in der Natur der Sache, zumal da die Bodenpolitik des Fiskus in und bei Wilhelmsburg selbst, von der wir im Folgenden unsern Ausgangspunkt nehmen wollen, nach der gleichen Richtung hin drängt.

Bis zum Jahre 1867, also bis kurz nach der Einverleibung des Königreiches Hannover in Preußen, befand sich der weitaus größte Teil der Elbinsel Wilhelmsburg, zumal der gesamte Norden mit den Bezirken Reiherstieg, Rotehaus und Georgswerder in domänenfiskalischem Besitz. Die preußische „Verordnung, betreffend die Ablösung der Reallasten, welche dem Domänenfiskus im vormaligen Königreich Hannover zustehen, vom 28. September 1867“[1]) bereitete dem ein Ende, der Fiskus behielt nur einen kleinen Bruchteil seines bisherigen Gebiets[2]). Besonders als sich gegen Ende des Jahrhunderts herausstellte, welch wichtigen Geländes der Staat somit verlustig gegangen war, hat die Domänenverwaltung in Wilhelmsburg, die sich eng an den Namen Wittern knüpft, es an Rührigkeit nicht fehlen lassen, Verlorenes wiederzugewinnen, das Weichbild des Fiskus, wo nur möglich, zu vergrößern. Einst, wie heute, ist dieser jedenfalls der größte Grundbesitzer Wilhelmsburgs, sind es doch noch rund 250 Hektar Land, die er heute sein Eigen nennt. Ganz ähnlich wie der Gemeindebesitz liegt auch der fiskalische Grund und Boden über die ganze Insel verstreut und ist teils vom Fiskus selbst für industrielle Zwecke aufgeschlossen, teils auch landwirtschaftlich verpachtet. Gestreift haben wir bereits an anderer Stelle die industrielle Aufschließung des fiskalischen Besitzes am nördlichsten Teil des Reiherstiegs auf Wilhelmsburger Gebiet, im Zusammenhang mit dem Ausbau der Fleets wie des sogenannten Schluisgrove. Ersteres Gelände hat der Fiskus bis auf wenige Hektar an Industrielle verkauft, letzteres hingegen nur zu ganz geringem Teil.

---

[1]) Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten Nr. 106, S. 1670 ff.

[2]) Vgl. auch: Albertus Gehrkens, Historische Nachrichten über die Elbinsel Wilhelmsburg, S. 70.

Des weiteren ist das zirka 13 Hektar große fiskalische Gelände am Jaffeekanal mit dessen Ausbau industriell nutzbar gemacht worden. Den Ausbau des Kanals hat damals die Wilhelmsburger Terraingesellschaft, wie erwähnt, in die Hand genommen, während der Fiskus seinen Boden unentgeltlich zur Verfügung stellte. Endlich sei noch die Aufhöhung des domänenfiskalischen Besitzes an der Süderelbe erwähnt, der indessen eine industrielle Besiedlung bisher nicht erfahren hat.

Zweifellos ist es kein geringes Verdienst, welches sich der Fiskus somit gleichsam in seiner Eigenschaft als Terrainunternehmer um die Industrieentwicklung der Elbinsel erworben hat. Als ein Schritt von ungleich tiefgreifenderer wirtschaftspolitischer Bedeutung auch für Wilhelmsburg ist indessen der um die Jahrhundertwende erfolgte Ankauf der Insel Kattwyk—Hohe Schaar und die im Zusammenhang damit erfolgte Abtrennung des Langen Morgen und Blumensand von der Gemeinde anzusehen. Daß dieser Kauf in klarer Erkenntnis der hohen Zukunftsbedeutung dieses Gebietes erfolgt ist, geht aus der Begründungsrede des Abgeordneten v. Pappenheim-Liebenau, des Berichterstatters in dieser Frage vor dem preußischen Landtag unzweideutig hervor, in welcher es u. a. heißt[1]): „Wie ein Blick auf die Karte Ihnen zeigen wird, handelt es sich hier um ein Terrain, das für die dortigen Verkehrsverhältnisse von der allergrößten Bedeutung ist. Daß dieses ganze Geschäft zum Abschluß kam und wie es zum Abschluß kam, ist allseitig mit Freuden zu begrüßen. Es gibt nicht nur in wirtschaftlicher Beziehung der preußischen Staatsregierung die Mittel in die Hand, hier ihre Interessen dauernd zu wahren und ohne Schädigung der Hamburger Interessen die Verkehrsverhältnisse für Harburg so zu gestalten, daß sich dort Industrie, Handel und Wandel vortheilhaft entwickeln kann. . . . Es handelt sich, wie ich schon gesagt habe, in wirtschaftlicher Beziehung für den preußischen Fiskus um ein Geschäft, wie es günstiger kaum sein kann. Es handelt sich wahrscheinlich um einen materiellen Vortheil von vielen, vielen Millionen. Es handelt sich aber in der Hauptsache und darauf lege ich das meiste Gewicht — um eine Sicherung der preußischen Interessen, um den Vortheil, Harburg in seinen Verkehrsverhältnissen günstiger zu gestalten, und um dort diejenigen hemmenden Einwirkungen, die durch Hamburg ausgeübt sind, zu neutralisieren".

Immerhin auffällig ist es, daß nicht nur in den hier wiedergegebenen Worten aus der Rede, sondern überhaupt immer nur das Interesse Harburgs in den Vordergrund gestellt, von einem solchen Wilhelmsburgs garnicht gesprochen wird. Konnte man auf der Elbinsel nicht billig erwarten, daß der preußische Fiskus nun, wo er auf einer weit größeren Strecke als bisher Anlieger des Reiherstiegs wurde, zu dessen Ausbau schreiten würde, wo doch die Klagen über diese Lebensader Wilhelmsburgs nie verstummt waren?

[1]) Stenographische Berichte des preußischen Hauses der Abgeordneten, 19. Legislaturperiode, III. Session, 8. Sitzung vom 22. Januar 1901, S. 446 ff.

Aber Preußen rührte sich nicht, dachte es doch garnicht daran, das neu erworbene Gelände auch sofort aufzuschließen. Es überließ dies seinem Schicksal wie bisher als Weideland, behielt es doch damit trotzdem seinen Trumpf immer in der Hand, und erst in allerjüngster Zeit im Juni des Jahres 1924 ist mit der Inangriffnahme des (noch nicht vollendeten) Baues der Hohen-Schaar-Bahn der erste Schritt zur Aufschließung des Landes getan worden, nachdem sich allerdings schon kurz vorher ein gewerbliches Unternehmen, die Hamburger Schiffbau-Gesellschaft, auf dem Eiland niedergelassen hatte.

Die Zurückhaltung des preußischen Fiskus mag zweckmäßig gewesen sein oder nicht, vom Standpunkte der Gemeindepolitik aus gesehen bedeutete die Festsetzung des Fiskus am Köhlbrand überhaupt einen großen Nachteil für die Gemeinde; denn nicht nur, daß sie über 100 Hektar ihres Gebietes einbüßte, Blumensand und den Langen Morgen, die Hauptsache ist die, daß die abwartende Stellungnahme Preußens, seine Passivität in der Frage der Vertiefung des Reiherstiegs und des späteren Ausbaues der Rethe in völlige Disharmonie zu der machtvoll vorwärtsdrängenden Gemeindepolitik geriet und geraten mußte. Der Gemeinde stand dieser mächtige Nachbar, der hauptsächlichste Hüter ihres Einfallstores zur See, ob seiner Untätigkeit im Wege, wie es ja die erwähnten Expansionsbestrebungen deutlich zeigen. Hierbei handelt es sich insofern um ein doppelt schwieriges Beginnen als der Gegner gleichsam einen Januskopf trägt, indem er auf der einen Seite als Obwalter rein fiskalischer Interessen auftritt, auf der andern als Anwalt Harburgs. Harburg gegenüber hatte sich Wilhelmsburg überhaupt von jeher als Stiefkind Preußens gefühlt; denn für die Seehafenstadt hatte ja der Staat den Ausbau des Köhlbrands bewerkstelligt und großzügige Häfen angelegt und für die Elbinsel — hatte er da nicht bereits gegen Ende des Jahrhunderts einen großzügigen Bebauungsplan ausarbeiten lassen? Der gute Wille war also da, doch ihm folgten keinerlei Taten. Was bedeuteten denn der Bau der Reiherstieg-Sperrschleuse, was gelegentliche Ausbaggerungen des Reiherstiegs, die nur die gröbsten Mißstände und das auch nur vorübergehend für die Schiffahrt beseitigten? Vollends ganz vernachlässigt blieb der Ernst August-Kanal, für den man im Bebauungsplan gar eine Fortsetzung nach dem Osten der Insel vorgesehen hatte, trotz aller Bitten und Eingaben der Gemeinde. Nimmt es da Wunder, daß sich da eine gewisse Resignation gegenüber Preußen unter der Bevölkerung Wilhelmsburgs unverkennbar geltend macht, daß man Preußens Plänen skeptisch entgegentritt, und dürfte hier nicht vielleicht auch ein Grund liegen, weshalb die Bevölkerung im Gegensatz zu der Harburgs ihre Sympathien so sehr Hamburg entgegenbringt?

Fragen wir, woher es kommt, daß der preußische Fiskus sich den Industriebedürfnissen Wilhelmsburgs gegenüber so teilnahmslos verhielt, so wird sich darauf eine positive eindeutige Antwort wohl schwerlich geben lassen. Eine Verpflichtung zum Ausbau der Wasserstraßen der Elbinsel für Industriezwecke, um das festzuhalten, bestand nicht. Selbst das

die gesamte preußische Wasserwirtschaft regelnde Wassergesetz vom 7. April 1913[1]), — bis dahin galt für Wilhelmsburg noch die Hannoversche Verordnung über das Wasserbauwesen vom 1. September 1852[2]) — nach welchem gemäß § 7 die in einer Anlage bezeichneten Wasserläufe erster Ordnung — es sind das im allgemeinen die schiffbaren Wasserläufe — in das Privateigentum des Staates übergehen, während sie bisher als gemeines Eigentum gegolten hatten, sieht in den Paragraphen 113 bis 115 nur eine „Verpflichtung zur Unterhaltung der Wasserläufe und ihrer Ufer" vor. Wie aus der dem Gesetz beigefügten Anlage[3]) ersichtlich ist, fallen unter die Wasserläufe erster Ordnung in Wilhelmsburg der Köhlbrand, die Süderelbe, der Reiherstieg und der Ernst August-Kanal.

Seinen gesetzlichen Verpflichtungen ist der Staat immerhin nachgekommen, hat er doch den Reiherstieg mehrmals auf seine Solltiefe gebracht und stellte doch der Ernst August-Kanal seinem ureigensten Zwecke nach lediglich einen Bewässerungskanal dar. Aber warum hat er es hierbei bewenden lassen, ist die Frage! Vermutlich werden da mehrere Ursachen zusammengekommen sein. Nahe liegt zunächst, daß die Köhlbrandsorgen, die Preußen so lange gefangen hielten, mitgespielt haben. Sie ließen die Interessen der Elbgemeinde zurückstehen, zumal es für den preußischen Staat seinem ganzen Verhalten nach in der Frage „Wilhelmsburg" scheinbar nur ein scharfes „entweder — oder" gibt, entweder eine Aufschließung großen Stiles, die natürlich ungeheure Mittel verschlingt und zu der man 1898 mit der Aufstellung des Bebauungsplanes den ersten Schritt tat, oder vorläufiges Liegenlassen, ohne auch der Abstellung der dringendsten lokalen Bedürfnisse größeres Interesse entgegenzubringen. Endlich gilt es sich darüber klar zu sein, daß die Wasserstraßen ganz allgemein ob ihrer durchschnittlich geringen Einträglichkeit in Deutschland „von Geldleuten nie umworben worden" sind, wie Mattern[4]) sich einmal ausdrückt, eine gewisse Zurückhaltung des Staates daher der Natur der Sache entspringt. Was sagt doch Mattern an einer Stelle[5]): „Man war früher geneigt, Ausgaben für Wasserbauten als verloren im privatwirtschaftlichen Sinne anzusehen. Man erkannte zwar, daß Arbeiten derart unvermeidlich waren im Interesse der Gesamtdurchführung der Staatsaufgaben, aber man brachte ihnen wenig Liebe entgegen. . . . Wasserbauten verlangen meist nur Opfer. Und es handelt sich um große Werte. Die Regulierung unserer Ströme hat Hunderte von Millionen verschlungen". Vergessen wir indessen nicht, daß eventuellen großen Ausgaben für Wilhelmsburg nicht zuletzt in der „Bilanz" des Fiskus selbst als Aktivposten ungeheure Bodenwertsteigerungen gegenübertreten würden.

---

[1]) Preußische Gesetz-Sammlung 1913, Nr. 14, S. 53 ff.
[2]) Gesetz-Sammlung für das Königreich Hannover, Jahrgang 1852, I. Abtheilung, Nr. 35, S. 257 ff.
[3]) Anlage, S. 172 und S. 182.
[4]) E. Mattern, a. a. O. S. 54.
[5]) Derselbe, S. 73.

III. Teil.

Die Groß-Hamburg-Frage und die Weiterentwicklung Wilhelmsburgs bis in die jüngste Zeit.

12. Kapitel.

Die Kernpunkte des Groß-Hamburg-Problems und die Stellungnahme der verschiedenen Parteien.

Die Nachkriegsentwicklung Wilhelmsburgs steht, wie schon mehrfach angedeutet, im Zeichen des Groß-Hamburg-Problems, d. h. die Elbinsel wurde nebst anderen später zu nennenden preußischen Nachbargebieten der Hansestadt, deren Einverleibung diese unter dem Schlagwort „Groß-Hamburg" erstrebte, Gegenstand, ja, Wilhelmsburg gar der Hauptzankapfel der innerpolitischen Auseinandersetzungen zwischen Hamburg und Preußen. Es sind dies gleichsam durch den Revolutionssturm hochgepeitschte Wogen, die auch nach dem Sturm noch keine Ruhe finden, in deren Strudel die Elbgemeinde mit hineingezogen wird. Mit einem Schlage rückte die bis dahin allgemein unbekannt gebliebene preußische Binnenlandsinsel in den Mittelpunkt des Interesses selbst über Hamburg und Preußen hinaus, hieß es doch auf einmal, z. B. aus dem Munde eines Südekum, daß hier vor den Toren Hamburgs das idealste Industriegelände gelegen wäre, über das Deutschland zur Zeit verfüge[1]).

Die hochgehenden innerpolitischen Wogen haben sich dann allerdings gar bald erheblich geglättet, die Groß-Hamburg-Frage ist wie eine große Seifenblase zerplatzt, wenn das letzte Wort über sie auch offenbar noch nicht gesprochen ist. Blieb somit auch für Wilhelmsburg äußerlich alles beim Alten, so hat doch die Groß-Hamburg-Bewegung die Entwicklung der Elbinsel insofern geradezu befruchtet, als sich einmal der althergebrachte Wunsch der Gemeinde erfüllte, sie als politischer Faktor vollends in die Stellung der übrigen preußischen Nachbarstädte Hamburgs aufrückte, dann aber vor allem Preußen aus seinem bisherigen Schlafe wachgerüttelt wurde, sodaß es, wie wir sehen werden, in der Frage der Aufschließung der Insel zu einem großen Schlage ausholte.

Schon diese allgemeinen Vorbemerkungen zur Groß-Hamburg-Frage werden es verständlich erscheinen lassen, daß wir ihr im Folgenden einen breiteren Raum schenken werden. Eine, wenn auch nur kurze Berührung des gesamten sich hinter der von Hamburg ausgegangenen Parole „Groß-Hamburg" bergenden Fragenkomplexes, was naturgemäß die Gefahr in sich birgt, Wilhelmsburg selbst gelegentlich mehr oder minder aus den Augen zu verlieren, scheint uns trotz der umfangreichen Literatur über dies Problem zum Verständnis unserer Gesamtausführungen unumgänglich notwendig.

---

[1]) Albert Südekum, Groß-Hamburg, Der getreue Eckart, 3. Jahrgang 1922, Nr. 11, S. 396.

Gehen wir von der vielleicht interessantesten, wenn auch wohl zunächst etwas merkwürdig vorkommenden Frage aus: Ist es überhaupt möglich, auf Grund objektiver Betrachtung der Dinge etwa zu dem Ergebnis zu kommen, die eine Partei sei im Recht, die andere im Unrecht? Auf diese Frage ist nur eine verneinende Antwort möglich, schon auf Grund der Tatsache nämlich, daß die Grundauffassungen der beiden Kontrahenten über das in Frage stehende Problem völlig auseinanderklaffen.

Hamburg sieht in der Groß-Hamburg-Frage ein rein wirtschaftliches Problem, wie es z. B. gelegentliche Worte des Senators Karl Petersen[1]): „Unser Hamburger Wunsch, Groß-Hamburg zu werden, ist nicht politischer Natur. Uns bestimmen ausschließlich Wirtschaftsfragen" klar zum Ausdruck bringen, während Preußen sie in erster Linie als eine politische Frage und nicht zuletzt auch als eine Frage seines Prestiges auffaßt, was ebenso klar betont worden ist. So schreibt z. B. Südekum an einer Stelle[2]): „Was die Haltung Preußens angeht, so war sie von Anfang an durch zwingende politische Rücksichten in den Grundzügen festgelegt. Preußen durfte die Provinzen Hannover und Schleswig-Holstein nicht durch die Preisgabe von Harburg, Altona und Wandsbek und weiteren Gebieten von Landkreisen unerträglich verkleinern." Dieser preußischen Auffassung ist sogar von gewisser hamburgischer Seite aus beigepflichtet worden. So schreibt Hanns Bubendey an einer Stelle[3]): „Auch nationale Gründe verbieten eine weitere Zerstückelung Preußens. Preußen darf nicht zerschlagen werden; es muß wenigstens in seinen restlichen Bestandteilen erhalten bleiben, um seiner geschichtlichen Aufgabe auch fernerhin gewachsen zu sein, das Rückgrat Deutschlands zu bilden. Der Einwand, es handele sich nur um wenige Quadratkilometer, um kleinere Städte und Gemeinden, ist nicht stichhaltig."

Weiter kommt dann noch hinzu, daß Preußen sich überhaupt in seinem Bestande bedroht fühlte; denn nicht nur, daß es durch den Versailler Vertrag umfangreiche Gebietsteile, so in Oberschlesien, Posen, Westpreußen und Schleswig, wie Danzig und Eupen-Malmedy eingebüßt hatte, es bestand weiter die Gefahr, daß ein Entgegenkommen gegenüber Hamburg ähnlich gerichtete Gebietsansprüche seitens der beiden übrigen Hansestädte, wie die Aufrollung der Welfenfrage nach sich ziehen würde[4]).

Wir sehen also zwei völlig anders eingestellte Meinungsträger einander gegenübergestellt, zwischen deren Ansichten sich infolgedessen nur schwer eine Brücke schlagen ließ und deren gegenseitiges Ringen daher von vornherein den Keim der Aussichtslosigkeit bis zu gewissem Grade in sich

[1]) Vgl. Hamburger Fremdenblatt Nr. 157 vom 6. April 1921.

[2]) Albert Südekum, Groß-Hamburg, Der getreue Eckart Nr. 11, 3. Jahrgang 1922, S. 388.

[3]) Hanns Bubendey, Groß-Hamburg als Reichsprovinz? „Das neue Hamburg", Wochenschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur, 2. Jahrgang, Oktober 1910, S. 6.

[4]) Vgl. Preußische Denkschrift 1921, S. 12.

trug. Ganz richtig hat der „Hamburgische Korrespondent" diesen Zwiespalt erkannt, wenn er schreibt[1]): „Die Hauptschwierigkeit der Auseinandersetzung scheint uns auch heute noch und gerade heute darin zu liegen, daß die beiden Gegner mit ungleichen Waffen fechten. Hamburgs Gründe und Propaganda waren rein wirtschaftlich eingestellt, Preußen antwortete mit rein politischen Erwägungen".

Gibt es denn hier, fragen wir, überhaupt eine Instanz, die sich zum Richter über die beiden Auffassungen aufwerfen und dahin entscheiden kann, die eine oder die andere sei die objektiv richtigere oder auch nur die stichhaltigere? Die Antwort kann wieder nur verneinend lauten. Aber man hatte doch offenbar im Reich eine derartige Instanz gefunden, indem man eben die Interessen des Reiches zur obersten Richtschnur machte. Wie es aber in diesem Falle um das viel im Munde geführte Wort „Reichsinteresse" steht, geht schon daraus hervor, daß beide Parteien sich daran anklammerten, so z. B. Hamburg mit den Schlußworten der Denkschrift[2]): „Gemehrt wird und soll werden aber vor allem das Reich, und diese Gewißheit muß alle Schwierigkeiten auf dem Wege zu Groß-Hamburg überwinden; sie muß vor allem den Willen zu Groß-Hamburg wecken und stärken", und ganz ähnlich Preußen in seiner Gegendenkschrift, in der sich Worte finden, wie die[3]): „Es ist keine engherzige und kleinlich-partikularistische Ueberschätzung der eigenen Bedeutung, sondern Ausdruck eines Gefühls großer politischer Verantwortung für die Zukunft ganz Deutschlands, wenn die preußische Staatsregierung die Meinung ausspricht, daß der Wiederaufbau deutschen Lebens, deutscher Macht und deutscher Wirtschaft nur gelingen kann, wenn Preußen stark ist und stark bleibt. . . . Die Frage des deutschen Einheitsstaats, die man hier einwerfen könnte, steht nicht zur Erörterung. Aber soviel muß auch dazu gesagt werden: Der Weg zum deutschen Einheitsstaat führt ganz gewiß nicht über die Zertrümmerung Preußens. Diese würde vielmehr ganz sicher nur eine Stärkung partikularistischer Strömungen zur Folge haben und den einzigen klar erkennbaren Weg für alle Zukunft verrammeln: Das Aufgehen eines starken, in sich gefestigten Preußens in das Reich". Einige Seiten später wird dann die Frage aufgeworfen[4]): „Warum entschließt man sich in Hamburg nicht, wenn man die Schaffung einer kommunalen und staatlichen Einheit an der unteren Elbe für notwendig hält, für Vereinigung mit dem preußischen Staat? Nach preußischer Ansicht wäre dies das Natürliche[5])".

---

[1]) Hamburger Correspondent Nr. 279 vom 18. Juni 1922.

[2]) Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats 1921, S. 64.

[3]) Preußische Denkschrift 1921, S. 9.

[4]) Preußische Denkschrift 1921, S. 13.

[5]) Ueber die lebhaft erörterte Frage eines Aufgehens Hamburgs in Preußen vgl. u. a.: Adolf Köster, Preußisch Hamburg?, Groß-Hamburg, Nachrichten und Material zur Groß-Hamburg-Frage, Nr. 6, S. 23. — Bleick Max Bleicken, Hamburg preußisch? Denkschrift zum Verfassungsentwurf für den hamburgischen Staat (1922).

Wir kommen also, wie wir sehen, mit dem Schlagwort „Reichsinteresse" aus dem Dilemma nicht heraus und das auch nicht, wenn wir etwa von der Reichsverfassung als der Grundlage des „Reichswillens" ausgehen; denn Artikel 18 der deutschen Reichsverfassung vom 11. 8. 1919 sieht zwar die Möglichkeit der Aenderung des Gebiets von Ländern vor, knüpft daran aber eine Reihe von Kautelen, sodaß er in unserem Falle Hamburg lediglich eine stumpfe Waffe in die Hand gibt, von der es denn auch praktisch keinen Gebrauch gemacht hat.

Artikel 18, Abs. I, lautet: „Die Gliederung des Reiches in Länder soll unter möglichster Berücksichtigung des Willens der beteiligten Bevölkerung der wirtschaftlichen und kulturellen Höchstleistung dienen. Die Aenderung des Gebiets von Ländern und . . . erfolgen durch verfassungsänderndes Reichsgesetz." Letzteres kann nach Artikel 76 der Verfassung nur zustande kommen, „wenn zwei Drittel der gesetzlichen Mitgliederzahl anwesend sind und wenigstens zwei Drittel der Anwesenden zustimmen". Bei der damaligen Konstellation der Parteien und ihrer Einstellung zum Groß-Hamburg-Problem, worauf wir erst später eingehen werden, war die Sache für Hamburg ziemlich aussichtslos. Noch weniger gangbar waren jedoch für Hamburg die beiden ebenfalls im Artikel 18 vorgesehenen Möglichkeiten einer Aenderung des Gebiets von Ländern auf Grund eines einfachen Reichsgesetzes, von denen die erstgegebene von vornherein ausscheidet, da sie die Zustimmung der unmittelbar beteiligten Länder zur Gebietsabtretung voraussetzt. Die zweite lautet gesetzlich dahin: „Ein einfaches Reichsgesetz genügt ferner, wenn eines der beteiligten Länder nicht zustimmt, die Gebietsänderung oder Neubildung aber durch den Willen der Bevölkerung gefordert wird und ein überwiegendes Reichsinteresse sie erheischt". In diesem Falle ist ein Volksentscheid vorgesehen, wenn ein Drittel der zum Reichstag wahlberechtigten Einwohner es verlangt. Liegt letzteres, nehmen wir nur Wilhelmsburg, durchaus im Bereiche des Möglichen, so liegt hier doch vom Standpunkt Hamburgs aus betrachtet der Knüppel insofern beim Hunde, als sich die Abstimmung, wie das Gesetz sagt, auf den ganzen in Frage kommenden Verwaltungsbezirk zu erstrecken hat, für Preußen auf den Regierungsbezirk.

Nicht umsonst ist daher auch von Hamburg gegen den Artikel 18 gelegentlich Sturm gelaufen worden, wie uns die nachfolgenden Aeußerungen de Chapeauronges in einer hamburgischen Bürgerschaftssitzung deutlich zeigen[1]): „Groß-Hamburg ist eine Notwendigkeit. Wir alle sind uns darüber klar, daß das außerordentlich wichtige Problem, solange der Artikel 18 der Reichsverfassung besteht, nicht gelöst werden kann. Es ist die Aufgabe des Senats und aller Mitglieder dieses Hauses, die dem Reichstage angehören, darauf zu drängen, daß der Artikel 18 abgeändert wird, um diese verfassungsmäßigen Schwierigkeiten zu beseitigen. Darüber

[1]) Stenographische Berichte über die Sitzungen der Bürgerschaft zu Hamburg, 18. Sitzung vom 23. März 1921, S. 553.

hinaus ist es Aufgabe des Senats, für den Gedanken Groß-Hamburg zu werben. . . . Wir müssen uns darüber klar sein: Das Problem Groß-Hamburg wird scheitern, wenn es uns nicht gelingt, in weiten Kreisen außerhalb Hamburgs Freunde dafür zu finden".

Aus allem Gesagten erhellt, daß mit dem Argument „Reichsinteresse" für beide Parteien wenig anzufangen ist. Man sollte mit der Propaganda „Reichsinteresse" zurückhaltender sein, meint daher auch die Kölnische Volkszeitung[1]): „Auf beiden Seiten kämpft man in erster Linie für sich selbst und seine Erhaltung oder Vergrößerung".

Bei einem Ueberblick über die Literatur zur Groß-Hamburg-Frage tritt uns eine wahre Flut von Zeitungs- und Zeitschriftenartikeln aus ganz Deutschland und gar darüber hinaus, sowie eine Anzahl Gutachten und Denkschriften entgegen. In sehr vielen Fällen handelt es sich hierbei um ausgesprochene Propagandaschriften, läßt doch schon die meist heftige und gereizte Art, in der, sei es nun für oder gegen Hamburg respektive Preußen einseitig Stellung genommen wird, an dem Tendenzcharakter dieser Schriften keinen Zweifel. Eine zusammenfassende Darlegung der gesamten Probleme endlich, um das hier auch noch vorauszuschicken, gibt uns abgesehen von kurzen Ueberblicken in der Zeitschriftenliteratur[2]) bisher nur Hans Hinrichsen in einer Dissertation, betitelt „Die Groß-Hamburg-Frage", über die man zudem unbedenklich sagen kann, daß hier sine ira et studio an die Sache herangetreten worden ist. Daß letztgenannter Grundsatz auch für uns gilt, bedarf wohl keiner weiteren Hinzufügung, ebensowenig wie der Leser wird erwarten dürfen, daß wir etwa bewertende Betrachtungen anstellen werden oder gar mit Lösungsvorschlägen hervortreten, würden wir damit doch der Wissenschaft den Rücken kehren und uns auf das Gebiet der Politik begeben.

Suchen wir nunmehr zunächst die Kernfragen des Groß-Hamburg-Problems herauszuschälen, indem wir gleichzeitig den verschiedenen Standpunkt der beiden Kontrahenten, der in erster Linie in den beiden 1921 erschienenen gegenseitigen Denkschriften zum Ausdruck kommt, einander gegenüberstellen. In der diesbezüglichen hamburgischen Denkschrift fordert Hamburg von Preußen die Abtretung eines rund 800 qkm großen Gebietes mit zirka 0,5 Millionen Einwohnern, und zwar an Teilen der Provinz Hannover das gesamte zwischen Norderelbe, Süderelbe und Alte-Süderelbe gelegene Gebiet, also Wilhelmsburg, Kattwyk-Hohe Schaar, Altenwerder und Finkenwärder, deren Einverleibung als „Mindestmaß des Erforderlichen" bezeichnet wird, wie die Stadt Harburg und weitere Teile der

[1]) Kölnische Volkszeitung Nr. 647 vom 23. August 1922.

[2]) Vgl. Walter Ewoldt, Drei Fragen an Hamburg, Preußische Jahrbücher, 189. Band, Juli bis September 1922. — F. Beuster, Vorschläge zur Lösung der Frage Groß-Hamburg, Kiel 1922. — Fred. S. Baumann, Groß-Hamburg, Hamburg 1919. — Derselbe, Großhamburgische Streitfragen, Heft 1—3, Hamburg 1919. — Groß-Hamburg, Gründe und Gegengründe. Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft Groß-Hamburg, Hamburg 1921.

Landkreise Harburg und York, an schleswig-holsteinischen Gebietsteilen die Städte Altona und Wandsbek, wie Teile der Landkreise Pinneberg, Stormarn und Lauenburg[1]). Begründet werden diese Forderungen mit einer ganzen Reihe von Argumenten, die für uns insofern besonders interessant sind, als sie sich auf das Stromspaltungsgebiet der Elbe besonders also Wilhelmsburg gewissermaßen zusammenballen.

Hamburgischerseits immer in den Vordergrund gestellt worden ist die großhamburgische Hafenfrage, das Problem der zweckmäßigen Weiterentwicklung des größten deutschen Welthafens[2]). „Der Hamburger Hafen ist zu klein geworden, und das jetzige hamburgische Staatsgebiet bietet keinen Raum mehr für seine Erweiterung. Ein Blick auf die Karte lehrt, daß das linke Elbufer, soweit es zu Hamburg gehört, bis auf kleine Teile völlig zu Häfen, Hafenanlagen und Industrieplätzen umgestaltet ist", heißt es in der hamburgischen Denkschrift[3]). Einem eventuellen Einwand, wie die Behauptung, der Hafen sei vergrößerungsbedürftig, mit der Tatsache, daß der Verkehr in ihm den Umfang der Vorkriegszeit damals noch lange nicht erreicht hatte in Einklang zu bringen sei, wird entgegengehalten, daß der Charakter des Hafenverkehrs ein völlig anderer geworden sei. „Die Gründe, aus denen schon der jetzige Verkehrsumfang eine schleunige Erweiterung der Hafenanlagen notwendig macht, sind das gesteigerte Raumbedürfnis des Umschlagverkehrs und die Zunahme des Stapelverkehrs[4]). Liegt darin die Entwicklung der Häfen zu umfangreichen Flächenhäfen, ein Symptom der Zeit, dem sich die Hansestadt nicht verschließen dürfe, ausgesprochen, so wird zur Begründung noch weiter ins Feld geführt, daß der Durchschnittsraumgehalt der Schiffe zurückgegangen sei, und daß nicht nur hierdurch allein, sondern desgleichen durch den Achtstundentag, die Eisenbahnverkehrsstockungen und die Ein- und Ausfuhrkontrolle erhöhte Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Kais gestellt würden[5]). Besonders betont sind endlich noch die Folgen des Krieges und des Versailler Vertrages[6]) für die deutschen Häfen wie die erhöhte Gefahr der ausländischen Konkurrenz, und aus allem wird schließlich die Quintessenz

---

[1]) Vgl. Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats 1921, S. 33 und S. 60 ff.

[2]) Vgl. Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats 1921, S. 7—26. — Hermann Schumacher, Groß-Hamburg, Eine deutsche Frage. Recht und Wirtschaft, XI. Jahrg., März 1922, Nr. 3, S. 177 ff. — Handelskammer Hamburg, Bericht über das Jahr 1921, Großhamburger Hafenfragen, S. 98 ff. — Anton Sürth, Die Verkehrs- und Siedlungspolitik der Freien und Hansestadt Hamburg, Großhamburgische Streitfragen, Heft 3, S. 15 ff.

[3]) Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats 1921, S. 13.

[4]) Ebenda. S. 14.

[5]) Ebenda, S. 14 und 15.

[6]) Ebenda, S. 18. — Vgl. darüber Rosenbaum, Die Hafenpolitik der Friedensverträge, „Wirtschaftsdienst" Nr. 39 vom 23. September 1920. — Fr. Hasselmann, Die Einwirkungen des Friedensvertrages auf das hamburgische Wirtschaftsleben in: „Das neue Hamburg", 2. Jahrgang, Nr. 12/13 vom 27. März 1920.

gezogen, daß das gesamte natürliche Hafengebiet der gespaltenen Elbe zusammengefaßt, d. h. in Hamburgs Hand vereinigt werden müsse. Dasselbe Ziel im Auge hat z. B. auch Hubert Engels, wenn er schreibt[1]: „. . . Außerdem zeigt ein Blick auf die Karte des Hamburger Hafens, wie die das Gebiet der Stromspaltung quer durchlaufende Landesgrenze die zweckmäßige Ausgestaltung der Hafenanlagen verhindert. . . . In stromtechnischer Hinsicht ist eine befriedigende Regelung der großen Stromspaltung zwischen der Ausmündung der Alten Süder-Elbe solange unmöglich, solange die beiden Hauptarme der Spaltung, die Norder-Elbe und Süder-Elbe, verschiedenen Staaten angehören". Wie die zweckmäßige Ausgestaltung des Dreihäfengebietes, Hamburg—Altona—Harburg praktisch vor sich zu gehen hat, darüber gibt Hamburg im Anhang zur Groß-Hamburg-Denkschrift Auskunft, in welchem die Zuweisung des Küsten- und Fischereiverkehrs an Altona, des Massengutverkehrs an Harburg und des Stückgutumschlags an Hamburg befürwortet wird, während von der künftigen Weiterentwicklung dieses großen Gesamthafens gesagt wird, daß man sich diese als eine Erweiterung des jetzigen Kerngebietes in der Richtung auf Harburg vorzustellen habe[2]. Ueber allem schwebt der Gedanke der Beseitigung der nach hamburgischer Auffassung ungesunden bisherigen Konkurrenz zwischen den drei Häfen.

Den hamburgischen Forderungen in der Hafenfrage gegenüber verhält sich die preußische Denkschrift im großen und ganzen ablehnend[3]. Weder erkennt sie die Zweckmäßigkeit einer Zusammenfassung der drei Häfen als im deutschen Interesse liegend an, vertritt vielmehr die Ansicht, daß alle anderen deutschen Seehäfen an dem so entstehenden Monopolhafen verkümmern müßten, allein der Wettbewerb verschiedener von einander unabhängiger Häfen im Interesse des deutschen Volkes läge[4], noch wird überhaupt der Nachweis der Notwendigkeit einer Hafenerweiterung auf Kosten preußischen Gebietes als erbracht anerkannt. Zu letztgenanntem Punkt sei zunächst bemerkt, daß nicht nur in der Denkschrift, sondern auch sonst von preußischer Seite Hamburg seinen Forderungen immer wieder entgegengehalten wird, daß es östlich des Köhlbrands auf Waltershof ein erst wenig ausgebautes, rund 1500 Hektar großes Hafengelände besitzt, das also größer ist als das gesamte nur 1300 Hektar umfassende hamburgische Hafengebiet östlich des Köhlbrandes[5]. Wie wir einem Aufsatz des hamburgischen Baudirektors Wendemuth entnehmen, ist das Waltershofer Gelände für die Anlage von drei großen Seeschiffshäfen mit dahinter liegenden Flußschiffhäfen bestimmt und ist bisher nur der mittlere, der sogenannte Waltershofer Hafen, mit dessen Ausbau 1910 begonnen wurde,

[1] Hubert Engels, a. a. O. S. 27.
[2] Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats 1921. Anhang, Groß-Hamburg als Einheitshafen, S. 55 ff.
[3] Vgl. auch für das Folgende: Preußische Denkschrift 1921, S. 15—21.
[4] Vgl. dazu: Heinrich Flügel, Die deutschen Welthäfen Hamburg u. Bremen, S. 4.
[5] Vgl. Preußische Denkschrift 1921, S. 17.

fertiggestellt worden[1]) Von einem unmittelbaren Mangel an Hafengelände kann demnach hamburgischerseits keine Rede sein, schreibt doch auch Hubert Engels[2]): „Die Hamburg noch zur Verfügung stehenden Gebiete auf Waltershof und Finkenwärder lassen eine Vergrößerung seiner Hafenanlagen etwa um die Hälfte des jetzigen Hafengebietes zu. Wenn, wie Deutschland hoffen muß, und worauf sich jetzt bereits einzurichten Hamburg geradezu verpflichtet ist, nach dem Kriege die bisherige Entwicklung des Hamburger Hafens wieder einsetzen wird, dann werden voraussichtlich in weniger als zwanzig Friedensjahren die zuletzt erwähnten Gebiete voll ausgebaut sein". Als Leitmotiv für die hamburgischen Forderungen kommt demnach weniger eine momentane Atembeklemmung gewissermaßen in Frage, sondern allenfalls nur eine weitgehende Sorge um die Zukunft, die Max Warburg gelegentlich der ersten Vollversammlung des Wirtschaftsrates Groß-Hamburg im Juni 1921 in kathegorischer Form dahin zum Ausdruck gebracht hat[3]): „Hamburg muß handeln wie ein Großkaufmann, der nicht nur für heute oder morgen Vorsorge trifft, sondern auf längere Zeit, auch auf Jahrzehnte".

Von dem Gesagten unabhängig läßt sich die Frage behandeln, ob die Weiterentwicklung des Hamburger Hafens nicht nach dem Westen, sondern nach dem Süden, nach Wilhelmsburg drängt und ob die wirtschaftliche Zusammenfassung des Dreihäfengebietes zweckmäßig ist oder nicht. Zur ersteren Frage ist es immerhin bemerkenswert, daß eine Anzahl Stimmen in der Presse damals laut geworden sind, die eine Weiterausdehnung des hamburgischen Hafens nach Süden als naturwidrig bezeichnet haben[4]). So heißt es z. B. in einem Aufsatz der „Deutschen Tageszeitung", überschrieben Groß-Hamburger Irrtümer u. a. wie folgt[5]): „Die Entwicklung des Hamburger Hafens geht nicht von Norden nach Süden, sondern dem Lauf des Elbstromes folgend von Osten nach Westen. . . . Tatsächlich ist die Entwicklung des Hamburger Hafens bisher auch diesen Weg gegangen... Nicht nach der Quere, sondern nach der Länge des Stromes oder Seeschiffahrtsweges entwickelt sich überhaupt ein Hafen, wie wir in der ganzen Welt beobachten können. . . Eine Verwertung der durch etwaige Verschiebung der Landesgrenze nach Süden neu hinzukommenden Flächen zu Hafenzwecken wäre, wenn man von Industrie- und Siedlungsgelände absieht, garnicht möglich". Was jedenfalls die letztgenannte Behauptung angeht, so ist ihr auf Grund unserer früheren Ausführungen im wesentlichen recht zu geben, tut sich doch im westlichen Teil Wilhelmsburgs, der für eine Hafenerweiterung nach Süden ja zunächst

[1]) Wendemuth, Der Hafen. Hamburg in seiner politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung. Herausgegeben von der deutschen Auslandsarbeitsgemeinschaft, Hamburg 1921, S. 35 ff.

[2]) Hubert Engels, a. a. O. S. 24.

[3]) Akten der Provinzialverwaltung der Provinz Schleswig-Holstein, Tit. I, B. 32.

[4]) Vgl. z. B.: Metzenhin, Tatsachen zur Groß-Hamburg-Frage. Hannoverscher Kurier vom 20. Juni 1922.

[5]) Deutsche Tageszeitung, Nr. 114 vom 8. März 1922.

in Frage kommt, ganz nahe der Grenze das dicht besiedelte Wohn- und Industriegebiet gleich einer gefestigten Mauer auf, während der Osten der Elbinsel das Schicksal des östlich der Elbbrücken gelegenen hamburgischen Gebiets teilt, für Seehäfen also garnicht in Frage kommt.

Um schließlich noch mit ein paar Worten auf das Problem der einheitlichen Zusammenfassung des gesamten Hafengebiets um Hamburg zurückzukommen, so ist zu sagen, daß zunächst der an sich müßige Streit darüber, ob dem Gedanken der Vereinheitlichung gegenüber dem der bisherigen Konkurrenz der Vorzug zu geben ist, dadurch in den Hintergrund getreten ist, daß Preußen später selbst den hamburgischen Gedanken aufgegriffen hat, allerdings mit dem wesentlichen Unterschied, daß es für eine gemeinsame, also hamburgisch-preußische Hafenverwaltung und -bewirtschaftung eingetreten ist. Ein weiterer Vorschlag, um das hier anschließend zu bemerken, der zur Lösung des Hafenproblems damals auch aufgetaucht, wenn auch bei keiner der Parteien auf fruchtbaren Boden gefallen ist, ist der der Schaffung eines Großhamburger Reichshafens, eine Idee, wie sie z. B. Adolf Köster vertritt, wenn er schreibt[1]): „. . . Dabei ist notwendig, auch hier wieder zu betonen, daß dieses Maximum an wirtschaftlicher Leistung nur dann garantiert werden kann, wenn diese geforderte einheitliche Leitung wiederum nicht lediglich von einem der beteiligten Partner ausgeht, sondern, wenn es möglich ist, eine Lösung zu finden, die eine wirklich über den heutigen Interessengegensätzen der drei Häfen stehende zentrale Leitung garantiert".

An zweiter Stelle begründet Hamburg in der Denkschrift seine Gebietsforderungen mit seinem Mangel an Industriegelände im Hafen. Es wird da ausgeführt[2]): „Das hamburgische Staatsgebiet in seinem jetzigen Umfang bietet keine Möglichkeit mehr für die Ansiedlung von Industrie am seeschifftiefen Wasser. . . . In dem Hafengebiet unterhalb der Elbbrücke ist kein für Industriezwecke verfügbares Gelände mehr vorhanden. Die Veddel bietet keinen, die Peute nur noch beschränkten Raum für industrielle Niederlassungen. Größere Flächen stehen nur noch in dem aufgehöhten Teil der Billwärder Marsch zur Verfügung. Auch sie werden in absehbarer Zeit vergeben sein", usw. Wird auch ein ganz spezifisches Gebiet in der Denkschrift selbst nicht gefordert, so läßt doch ein Artikel über die Industrie Großhamburgs im Anhang immerhin deutlich genug durchschimmern, worauf sich der Wunsch der Hansestadt vor allem richtet, und es liegt zudem ja auch in der Natur der Sache, daß dies in

---

[1]) Adolf Köster, Das Reichsproblem Groß-Hamburg, Anhang zu Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats, S. 43.

[2]) Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats, S. 27. — Vgl. Hans David, Das Groß-Hamburg-Problem und die deutsche Industrie (Wirtschaftsdienst, 7. Jahrgang, Nr. 20 vom 19. Mai 1922, S. 491 ff. — Die Aufgaben der großhamburgischen Industrie, Hamburger Fremdenblatt Nr. 144 vom 29. März 1921.

erster Linie Wilhelmsburg ist[1]). Abgeleitet werden die industriellen Forderungen aus der Notwendigkeit erhöhter Pflege der Export- und namentlich der Veredelungsindustrie, die Hamburg infolge seiner günstigen Sonderstellung in der Frage der ausländischen Kreditgewährung am besten gewährleiste[2]).

Zu all dem ist zu bemerken, daß es sich hier seitens Hamburgs ganz offenbar um die Fortsetzung einer bereits vor dem Kriege einsetzenden, aber besonders seit dessen Beginn mit aller Energie verfochtenen Industriepolitik handelt. So begegnen uns, wenn wir kurz in der Industriegeschichte der Hansestadt zurückblättern, z. B. in den Jahresberichten der Handelskammer 1911 folgende bemerkenswerte Mitteilungen[3]): „Die Industriekommission hat sich im Laufe des Jahres eingehend mit der Frage beschäftigt, aus welchen Gründen sich die Industrie in Hamburg nicht in dem Umfange weiter entwickelt, wie es mit Rücksicht auf die günstige Lage Hamburgs als Seehafenplatz, an einem verkehrsreichen Strom gelegen, erwartet werden müßte. Ausgehend von der Beobachtung, daß neu entstehende industrielle Unternehmungen es offenbar scheuen, sich auf hamburgischem Gebiet anzusiedeln und sogar hier ansässige Unternehmungen sich zur Abwanderung nach anderen Plätzen oder nahe gelegenes preußisches Gebiet veranlaßt sehen, ist die Industriekommission bei Untersuchung der hier obwaltenden Gründe zur Ueberzeugung gekommen, daß die Interessen der Industrie in Hamburg als bedeutendsten Handels- und Schiffahrtsplatz noch immer nicht die für eine günstige Entwicklung erforderliche Berücksichtigung finden".

Förmlich alle Hebel zur Förderung der Industrie in Bewegung gesetzt, gleich als ob das Versäumte nunmehr nachgeholt werden sollte, hat dann Hamburg bereits während des Krieges. So gab die Handelskammer zu Hamburg 1917 bemerkenswerterweise eine regelrechte Propagandaschrift über die hamburgische Industrie und ihre Zukunft[4]) heraus, in deren Vorwort der interessante Satz geprägt ist: „Es handelt sich hier nicht um eine plötzlich aufgegriffene Absicht, sondern um die bewußte Fortbildung von Entwicklungstendenzen, deren organische Entstehung in der folgenden Darstellung geschildert ist". In ganz dieselbe Richtung schlägt eine im Februar 1918 abgehaltene Tagung des Nationalliberalen Landesverbandes Hamburg in Gegenwart der nationalliberalen Reichstagsfraktion, die sich sowohl was die Rede des Handelskammerpräsidenten F. C. H. Hey, als auch die des Syndikus der Gewerbekammer Hamburgs, Dr. Stenzel anbetrifft nicht zuletzt zu einer Kundgebung für die hamburgische Industrie

---

[1]) Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats, Anhang. Die zukünftige Industrie Groß-Hamburgs, S. 57 ff.

[2]) Vgl. Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats, S. 28.

[3]) Jahresberichte der Handelskammer Hamburg 1911, S. 40, vgl. auch S. 41.

[4]) Hamburg, Die Industrie und ihre Zukunft. Herausgegeben von der Handelskammer Hamburg, Juni 1917.

gestaltete[1]). Die Groß-Hamburg-Bestrebungen endlich setzen diesen immer lauter werdenden Wünschen die Krone auf.

Die Leitmotive, die die Hansestadt seit dem Kriege in der Industriefrage vorwärts getrieben haben, ergeben sich z. B. aus einer vor einigen Jahren in der hamburgischen Bürgerschaft gehaltenen Rede des Senators Carl Cohn, der u. a. ausführte[2]): „Ich meine sogar, wir wären im Kriege besser gefahren, wenn wir eine größere Industrie in Hamburg gehabt hätten. (Sehr richtig!) Wie die Verhältnisse damals lagen, waren wir lediglich auf den Handel angewiesen, der so gut wie brach lag".

Pflegte auch Hamburg wohl aus einem gewissen Mißtrauen heraus in der Industriefrage Preußen seine Karten nicht besonders offen darzulegen, so ist dies doch, wie Südekum einmal schreibt, gelegentlich durch einen hamburgischen Vertreter im preußischen Landtag geschehen, der mit den Worten Südekums widergegeben ganz offen das Folgende erklärt hat[3]): „Hamburg sei es satt und habe auch aus dem Kriege gelernt, daß es nicht gut sei, nur auf einem Bein, nämlich dem Bein des Handels zu stehen, sondern es wolle sich zur größeren Sicherheit noch ein Bein anschaffen, das Bein der Industrie; es wolle sich eine Industrie aufbauen".

Besonders um zu zeigen, daß Stimmen im eigenen Lager gegen jene auf die zunehmende Industrialisierung der Hansestadt gerichteten Bestrebungen laut geworden sind, lassen wir endlich noch einige Worte aus einer ebenfalls am 18. April 1923 gehaltenen Rede des deutschnationalen Abgeordneten Dr. Koch in der Bürgerschaft hier folgen[4]): „Unsere Regierung geht bewußt hin auf die Industrialisierung Hamburgs. Ebenso bewußt können wir ihr in diesem Gedanken nicht folgen. Wir glauben, daß die Industrialisierung Hamburgs nur Gewicht haben kann für eine kurze Zeit, für die Zeit, die vorüber ist, sobald wir andere Verhältnisse in Deutschland haben werden. Wir glauben, daß eine mehr oder minder künstlich herangeholte Industrie sich nicht halten kann, wenn diese Zeit vorbei ist. . . Bremen hat eine künstliche Industrie bekommen, hat aber bitter darunter leiden müssen. (Zuruf: Während des Krieges nicht!) Die nachrevolutionären Verhältnisse in Bremen waren viel schlimmer, als diejenigen, die wir gehabt haben, weil wir eine natürliche Industrie hatten. Nach meiner Meinung können wir an dem alten Gedanken festhalten: Hamburg bleibt im wesentlichen eine Hafenstadt mit

---

[1]) Nationalliberaler Landesverband Hamburg, Hamburgs wirtschaftliche Zukunft. Verhandlungen von Vertretern der hamburgischen Kaufmannschaft in Gegenwart der Nationalliberalen Reichstagsfraktion vom 22. bis 24. Februar 1918 in Hamburg. Hamburg 1918.

[2]) Stenographische Berichte über die Sitzungen der Bürgerschaft zu Hamburg, 18. Sitzung vom 18. April 1923, S. 434 ff.

[3]) Schleswig-Holstein und Groß-Hamburg. Herausgegeben vom Schleswig-Holsteinischen Ausschuß, S. 15.

[4]) Stenographische Berichte über die Sitzungen der Bürgerschaft zu Hamburg, 18. Sitzung vom 18. April 1923, S. 432 ff.

den dazu gehörigen Hafenbetrieben und den Nebenbetrieben. Das ist das natürliche".

Den hamburgischen Industrieforderungen ist Preußen von vornherein mit größter Schroffheit entgegengetreten. „Preußen hat keine Veranlassung, auf seine Kosten Hamburg daneben noch die Schaffung von Industrien am seetiefen Wasser zu ermöglichen. Jedenfalls ist das eine Frage, die nur in einem viel größeren Zusammenhange -- rationelle Standortsveränderung der gesamten deutschen Industrie — behandelt werden kann", ruft Preußen in seiner Denkschrift[1]) Hamburg entgegen, und hallt es durch alle propreußischen Artikel und Schriften wieder, aus deren Fülle wir hier nur einige diesbezüglichen Worte aus einer Schrift Walter Ewoldts herausgreifen, der da schreibt[2]): „Neuschaffung eines großen Industriezentrums auf hamburgischem Gebiet erscheint zur Zeit höchst bedenklich, Preußen hat keine Veranlassung, eine solche auf Kosten bestehender Industrien besonders zu fördern. Mit Sicherheit würde ein solches Zentrum wie ein großer Exhauster wirken und die blühenden Industrien Altonas, Wandsbeks, ganz Schleswig-Holsteins und großer Teile Hannovers in kurzem aufsaugen, ähnlich wie die gewaltige Entwicklung des Hamburger Handels nach Eröffnung des Freihafens und nach dem Zollanschluß Hamburgs an das Vereinszollgebiet den einst blühenden Großhandel Altonas aufgesogen hat. Auch Berliner, sächsische, mittel- und süddeutsche Industrien würden bei diesem Aufsaugungsprozeß stark in Mitleidenschaft gezogen werden, ebenso wie die des Westens, dessen Eisenindustrie zum großen Teil auf ausländische Erze angewiesen ist".

Gewissermaßen ergänzend fügen wir, um eben ein volleres Bild von der Ansicht Preußens zu erhalten, nachfolgende aus dem Munde Südekums stammenden Worte hinzu[3]): „Diese Industriepolitik gehört in die Hände eines Staatswesens, das bereits die Tradition einer solchen hat, das bereits seit den Anfängen des 19. Jahrhunderts auf dem Gebiete der Gewerbepolitik nicht nur in Deutschland, sondern in Europa vorangegangen ist, des bedeutendsten Industriestaats des ganzen Erdteils, das ist Preußen. Darin liegt der Denkfehler Hamburgs, welches, nachdem es die Voraussetzungen für eine Veredelungsindustrie an der Küste gezeigt hat, sagt: Diese Veredelungsindustrie müsse in Hamburg liegen".

Im Lichte Wilhelmsburgs betrachtet, wird den obigen Ausführungen immerhin entgegengehalten werden können, daß die tatsächliche preußische Industriepolitik auf der Elbinsel, also die Praxis hier nicht mit der Theorie in Einklang steht. Der Behauptung in der preußischen Denkschrift, auf der preußischen Strecke des Reiherstiegs habe die Seetiefe „wegen der ungünstigen Abmessungen der Drehbrücke im Zuge der hamburgischen

[1]) Preußische Denkschrift 1921, S. 22.
[2]) Walter Ewoldt, Drei Fragen an Hamburg, S. 218.
[3]) Schleswig-Holstein und Groß-Hamburg. Herausgegeben vom Schleswig-Holsteinischen Ausschuß, S. 16.

Anschlußbahn" sich nicht durchführen lassen, steht doch einfach die Tatsache entgegen, daß der Ausbau der Rethe hier einen Ausweg bot, einen Ausweg, den, wie wir sehen werden, Preußen später selbst zu beschreiten sich angeschickt hat.

Als ein drittes Hauptmotiv für seine Gebietsforderungen hat Hamburg seine Wohn- und Siedlungsschwierigkeiten in den Vordergrund gestellt, für deren Behebung vor allem der hamburgische Baudirektor Professor Dr.-Ing. Fritz Schumacher in Wort und Schrift als Vorkämpfer auf den Plan getreten ist, dessen Ausführungen in der hamburgischen Denkschrift darin gipfeln, daß er sagt[1]): „Man kann deshalb mit vollem Rechte sagen, daß es nicht nur die Nöte der Hamburger Hafenfrage, sondern in gleichem Maße die Nöte der Hamburger Wohnfrage sind, was gebieterisch zu einer Neugestaltung der Hamburger Grenzen drängt". Einen hauptsächlichen Krankheitsgrund sieht er in dem „unnatürlichen Zufallsverhältnis von Marsch zu Geest innerhalb der Hamburger Grenzen", demgegenüber er das Idealbild dahin entwirft, „daß das Arbeitsgebiet der Marsch als mittlerer Kern rings umgeben wäre mit einem rahmenden Streifen des Wohngebietes der Geest[2]). Für Schumacher, der das Wohnungsproblem vor allem darin sieht, daß für die hamburgische Bevölkerung gute und billige Kleinwohnungen beschafft werden, — „rein quantitativ betrachtet", sagt er selbst[3]), „lassen sich natürlich noch erhebliche Scharen von Menschen auf Hamburger Gebiet unterbringen" — kommt dafür für Siedlungszwecke auch nur die Abtretung von Geestgebiet in Frage, vor allem der preußische Geestrücken, der sich von Hamburg bis über Bergedorf hinaus erstreckt. Hätten demnach die gesamten Siedlungsfragen für uns nur mittelbares Interesse, so ist dem aber in Wirklichkeit nicht so; denn in dem eigentlichen Hauptteil der hamburgischen Denkschrift werden jene Fragen vor allem unter dem Gesichtspunkt der Unterbringung der Hafenarbeiterschaft; denn um sie handelt es sich in erster Linie, in möglichster Nähe der Arbeitsstätte betrachtet, und daraus die Notwendigkeit der Siedlung im Hafengebiet selbst hergeleitet. Letzteres geschieht mit den nachfolgenden Worten[4]): „Es bleibt also nur der Ausweg, einen möglichst großen Teil der im Hafen beschäftigten Personen im weiteren Hafengelände selbst, dem Gebiet zwischen Norder- und Süderelbe, wo bei Berücksichtigung der übrigen Verwendungszwecke noch Platz für eine weiträumige Siedlung von etwa 75 000 Hafen- und Industriearbeitern vorhanden ist, mit Wohnstätten zu versehen". Besonders lebhaft eingetreten sind für diesen Gedanken die hamburgischen Bauräte W. Sieveking und C. Jung in einer Broschüre unter dem Titel „Neu-Hamburg. Die fehlende Arbeiterstadt

[1]) Fritz Schumacher, Groß-Hamburg als wohnungspolitische Frage. Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats 1921, S. 43.

[2]) Ebenda, S. 39.

[3]) Ebenda, S. 34.

[4]) Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats 1921, S. 30.

des Hamburger Hafens". Darin wird ein Plan entworfen, der die Wohnbebauung eines 750 Hektar großen Geländes in Wilhelmsburg, neben dem noch Altenwerder und Finkenwärder in Frage stehen, zur Unterbringung von etwa 150 000 Menschen vorsieht, wobei in erster Linie an den südöstlichen Teil der Elbinsel, das Kirchdorf, gedacht ist[1]). Abgesehen werden soll dabei auf eine sturmflutfreie Aufhöhung des Geländes, da diese bei lockerer Bauweise, wie sie vorgeschlagen wird, nach Ansicht der Verfasser nicht notwendig ist. Diesen Ausführungen hat sich auch Fritz Schumacher angeschlossen, wie aus einem seiner Feder entstammenden Artikel „Die Marsch als Wohnland" im Anhang der hamburgischen Denkschrift hervorgeht, wo er u. a. selbst schreibt[2]): „So sehen wir, daß die neuere Forderung nach einer Umstellung unseres Wohntypus zu mehr kleinstädtischem Gepräge für Hamburg einen doppelten Anreiz hat: sie bedeutet nicht nur eine menschenwürdigere Lebensweise an sich, sondern sie bedeutet zugleich eine Eroberung des bequem belegenen Marschlandes für Wohnzwecke des Arbeiters".

Bei der Forderung der umfangreichen schleswig-holsteinischen, sowie der eben nicht mit genannten hannoverschen Gebietsteile, die doch nicht zuletzt auch mit aus siedlungspolitischen Gesichtspunkten heraus erfolgt ist, begegnet uns hamburgischerseits, um das hier noch zu erwähnen, namentlich der Gedanke an die Notwendigkeit der Schaffung eines einheitlichen Bebauungsplans, wie einer Verkehrseinheit für das gesamte groß-hamburgische Gebiet[3]).

Auch in der Wohnungs- und Siedlungsfrage, wie sie Hamburg dargelegt hat, sieht Preußen, dessen Stellungnahme uns nunmehr kurz beschäftigen soll, keine Rechtfertigung für die gewünschten Grenzveränderungen[4]). Als zu den unhaltbarsten Konsequenzen führend wird der Gedanke, daß alle in einem Staatsgebiet Beschäftigten auch in demselben ihren Wohnsitz haben müßten, verworfen[5]), und es wird ferner Hamburg gegenüber betont, daß sich trotz der Grenzen auch auf preußischem Gebiet blühende Kolonien entwickelt hätten, Preußen im übrigen den hamburgischen Siedlern weit mehr entgegengekommen sei als Hamburg[6]), was übrigens von dem Leiter der Ansiedlungsgesellschaft „Eigenheim",

---

[1]) W. Sieveking und C. Jung, Neu-Hamburg. Die fehlende Arbeiterstadt des Hamburger Hafens, Hamburg 1920, S. 9 und 13. — Vgl. auch: Rudolf Mohr, Wilhelmsburg als Siedlungsgebiet Groß-Hamburgs, Hamburger Echo Nr. 138 vom 23. März 1921.

[2]) Fritz Schumacher, Die Marsch als Wohnland, Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats, Anhang S. 62.

[3]) Vgl. Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats 1921, S. 44 ff und S. 57. — Ebenda, Anhang: Fritz Schumacher, Das Städtebauproblem Groß-Hamburg, S. 59 ff. — Derselbe, Der Bebauungsplan der Elbgemeinden, S. 63 ff. — Ebenda, Gustav Schiefler, Bebauungsplan der Alstergemeinden, S. 64 ff.

[4]) Vgl. Preußische Denkschrift 1921, S. 35—42.

[5]) Ebenda, S. 36.

[6]) Ebenda, S. 38.

G. m. b. H., Meinhardt, in einer von ihm verfaßten Broschüre bestätigt wird[1]). Zuerst macht sich Preußen den hamburgischen Gedanken von der Notwendigkeit einer Vereinheitlichung des Bebauungsplanes, der Bauordnung, wie des Verkehrswesens, um dann allerdings im Gegensatz zur hamburgischen Meinung hier ein gemeinsames Vorgehen beider Staaten, d. h. also eine zwischenstaatliche Regelung zu befürworten, für welche namentlich Walter Jellinek[2]) und F. Beuster[3]) mögliche Wege aufgezeigt haben, auf die jedoch nicht eingegangen werden soll.

Eine Frage, die uns hier naturgemäß am meisten interessiert, ist noch die: Wie hat sich Preußen zu der Forderung des Elbinselgebiets, also namentlich Wilhelmsburgs für Siedlungszwecke gestellt? In der preußischen Denkschrift heißt es hierüber[4]): „Hier offenbaren sich aber außerdem Widersprüche zwischen den verschiedenen Teilen der Hamburger Denkschrift. Während in den Ausführungen von Professor Schumacher (Seite 34 ff.) in Uebereinstimmung mit den Regeln neuzeitlichen Städtebaues als Grundsatz die Benutzung des Stadtkerns als Arbeitsgebiet hingestellt wird, der umgeben sein soll von der nach außen immer weiträumiger werdenden Wohnstadt, sollen mitten im Hafengebiet Wohnstätten für 75 000 Hafen- und Industriearbeiter geschaffen werden. Und während hier als Grund für die Zuteilung von Siedlungsgelände im Hafen die weiten Entfernungen angeführt werden, welche die im Hafen Beschäftigten zu ihren Arbeitsstätten zurückzulegen hätten, und das Problem, den zu erwartenden Zuwachs an Arbeitern aus den Vororten täglich zu ihren Arbeitsstätten und zurück zu führen, als technisch äußerst schwierig und finanziell nicht zu bewältigen bezeichnet wird, verlangt Professor Schumacher Wohngelände in viel größerer Entfernung bis weit in die benachbarten Landkreise hinein. Der Gedanke der Wohnsiedlung im Hafen, dessen Geländewert wohl kaum weiträumige Bebauungsweise mit Gärten und anderen Grünflächen, sondern nur den Bau hoher Mietshäuser zulassen wird, kann mit den Forderungen neuzeitlicher Bebauungs- und Wohnungshygiene nicht in Einklang gebracht werden".

Weit schärfer ist von anderer preußischer Seite den hamburgischen Siedlungsprojekten für Wilhelmsburg entgegengetreten worden, um nur die Namen Südekum und Beuster zu nennen, welcher letztere z. B. jede

---

[1]) Kurze sachliche Aeußerung abseiten des Leiters der Ansiedlungsgesellschaft „Eigenheim" G. m. b. H. Altona. J. W. A. Meinhardt über die Broschüre „Groß-Hamburg" von Fred S. Baumann, wodurch bewiesen wird, daß ohne ein Groß-Hamburg die Lösung der Siedlungsfrage Hamburg, Altona-Ottensen, Wandsbek und Harburg im Interesse der arbeitenden Klasse besser zu bewerkstelligen ist, als bei Bildung eines Groß-Hamburg (1919).

[2]) Walter Jellinek, Rechtsgutachten über die Frage Groß-Hamburg (1921), Schleswig-Holstein zur Groß-Hamburg-Frage, S. 12 ff.

[3]) F. Beuster, Vorschläge zur Lösung der Frage Groß-Hamburg, Kiel 1922, S. 14 ff.

[4]) Preußische Denkschrift 1921, S. 41.

andere Verwendung der hochwertigen Insel als für Industrie- und Hafenzwecke als „eine Versündigung an der deutschen Volkswirtschaft" bezeichnet hat[1]).

In der Tat ist nach unseren früheren Ausführungen kaum ein Zweifel darüber möglich, daß zum allermindesten die in der Broschüre „Neu-Hamburg" gemachten Vorschläge, ein Drittel der Elbinsel für Wohnzwecke herzurichten, geradezu einer Befürwortung möglichster Abdämmung derer großen industriellen Entwicklungsmöglichkeiten gleich kommen und sie sich bildlich ausgedrückt ausmachen würde, wie z. B. ein gutes Instrument in den Händen von Leuten, die es nicht zu meistern verstehen. Doch hiervon ganz abgesehen, läßt sich auch über die rein technischen Bedenken gegenüber der Durchführung der hamburgischen Siedlungspläne nicht ohne weiteres hinweggehen, wie uns die nachfolgenden, bei späterer Gelegenheit im preußischen Staatsrat getanen Ausführungen des Grafen zu Rantzau-Rastorf klar vor Augen führen, u. a dahin lautend[2]):

„Ferner wurde darauf hingewiesen, daß Hamburg, soweit es sich bis jetzt zur Frage Wilhelmsburg geäußert habe, in erster Linie immer betont habe, es brauche die Insel Wilhelmsburg, um auf seinem eigenen Staatsgebiet seine Werftarbeiter, Hafenarbeiter, überhaupt seine Arbeiter, die zu seinem Handels- und Schiffahrtbetriebe gehören, anzusiedeln. Dem wurde entgegengehalten, daß Wilhelmsburg zur Ansiedlung von Arbeitern, zum Bau von Arbeiterwohnungen überhaupt höchst ungeeignet sei. Man sagte, daß in Wilhelmsburg eigentlich nur Pfahlbauten möglich seien. Wegen des wasserfeuchten Moorbodens kann man keine Gebäude auf dem Grund und Boden selbst errichten, man muß sie pilotieren. Ich habe Gelegenheit gehabt, bei der Fahrt, die ich in demselben Wagen mit dem Bürgermeister von Wilhelmsburg machte, diese Frage näher zu prüfen. Er hat es bestätigt und mir drei Arbeiterhäuser gezeigt, die kleine Einwohnungshäuser waren und die man ohne Pfahlunterbau auf den Boden zu setzen versucht hatte. Diese Häuser sacken von Jahr zu Jahr und werden in absehbarer Zeit, wenn sie nicht abgebrochen werden, zusammenfallen. So war damit für diese Behauptung der Beweis schlagend erbracht. Wo aber auf der Insel Wilhelmsburg höheres Land vorhanden ist, wird dieses Land zweckmäßiger zur Anlage von Fabriken und sonstigen Industriegebäuden verwendet werden, die dann ihre eigenen Arbeiter bei sich wieder werden ansiedeln müssen".

Nach der Erörterung der von Hamburg fraglos in den Mittelpunkt gestellten Hafen-, Industrie- und Siedlungsfragen, was wieder in erhöhtem Grade von ersteren und letzteren gilt, sollen von uns noch ebenfalls in die Großhamburg-Debatte geworfene Fragen der Kommunalpolitik und

---

[1]) F. Beuster, Vorschläge zur Lösung der Frage Groß-Hamburg, S. 12.

[2]) Preußischer Staatsrat, Sitzungsberichte 1923, 16. Sitzung am 16. Mai 1923, Spalte 346.

Verwaltung, wie die keineswegs zu unterschätzenden finanz- und steuerpolitischen Gesichtspunkte jedenfalls kurz gestreift werden[1]).

Bei dem Verwaltungsproblem handelt es sich hier in erster Linie um die Frage einer zweckmäßigen Organisation der Verwaltung des gesamten großhamburgischen Gebietes und nicht zuletzt darum, ob der zentralisierten Verwaltung vor der dezentralisierten der Vorzug zu geben ist, oder umgekehrt. Hiermit mehr oder minder eng zusammenhängend handelt es sich weiter um eine Fülle kommunalpolitischer Einzelfragen so auf den Gebieten der Rechtspflege, des Polizeiwesens, Schulwesens, Armenwesens, Gesundheitswesens, Wohnungswesens, Arbeitswesens, Versicherungswesens, Innungswesens, Gewerbeaufsicht, Gas- und Elektrizitätsversorgung usw., deren bloße Aufzählung uns hier genügen soll.

Die erstgenannte Frage der Organisation der Verwaltung ist in der hamburgischen Denkschrift u. a. wie folgt angeschnitten[2]) „Die Verwaltung Hamburgs, noch vielmehr aber die seiner kleineren Nachbarn wird dadurch ebenso erheblich wie unnötig kompliziert und verteuert, daß es an einer staatlichen und kommunalen Verwaltungseinheit in Groß-Hamburg gebricht. Die übermächtigen räumlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse lassen es nicht zu, daß jede der beteiligten politischen Gemeinden unbekümmert um die andere ein Sonderdasein führt. So muß eine Menge sachlich überflüssiger und unproduktiver Verwaltungsarbeit nur zu dem Zwecke geleistet werden, um die vielen beim Fehlen einer einheitlichen Spitze sich ergebenden Wechselbeziehungen zu ordnen, Reibungen zu verhüten und in den zusammengehörigen Verwaltungsgeschäften eine gewisse Verbindung und Gleichmäßigkeit herzustellen".

Die preußische Denkschrift bezweifelt sowohl die Durchführbarkeit der Vereinheitlichung des in Frage kommenden Gebietes als auch deren Zweckmäßigkeit und verweist auf die dezentralisierten Verwaltungen in Berlin und London[3]).

Um zu zeigen, daß die preußische Ansicht nicht etwa vereinsamt dasteht, sei angeführt, daß auf dem im Jahre 1922 in Bad Oeynhausen stattgefundenen Deutschen Bürgermeistertage laut Bericht der „Deutschen Zeitung" u. a. folgendes zum Ausdruck gebracht wurde[4]) „Den übermäßigen Ausdehnungsbestrebungen der Großstädte sei entgegenzutreten. Es sei widersinnig, erst die Städte ins ungemessene zu vergrößern, sie dann wieder in Bezirke zu zerschlagen. Die Verwaltung werde dadurch immer teurer, die Eingemeindung der Berliner Vororte habe nach einem Jahr schon eine starke Vermehrung der Beamtenstellen notwendig gemacht".

---

[1]) Vgl. Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats, S. 48 ff. — Walli, Zur Frage der Verwaltung Groß-Hamburgs, Großhamburgische Streitfragen, Heft 1.

[2]) S. 48.

[3]) Vgl. Preußische Denkschrift 1921, S. 45 ff.

[4]) Vgl. Deutsche Tageszeitung vom 8. Juni 1922.

Werfen wir nunmehr noch kurz einen Blick auf das sogenannte Finanzproblem Groß-Hamburg, das von Walter Ewoldt[1]) mit gewissem Recht als „Kern des Groß-Hamburg-Projekts" bezeichnet wird, weil darin die Ursache der mangelnden harmonischen Gestaltung der Gesamtverhältnisse Hamburgs und seiner preußischen Nachbargemeinden liege. Worum es sich handelt, wird durch die nachfolgenden Ausführungen aus der preußischen Denkschrift klar zum Ausdruck gebracht[2]): „Auf der einen Seite sind die preußischen Vororte mit ihren finanziellen Hilfsquellen nach der zur Zeit bestehenden Reichs- und Staatsgesetzgebung viel ungünstiger gestellt als Hamburg. Sie erhalten insbesondere von dem Aufkommen der Reichssteuern nur den Gemeindeanteil, während Hamburg als Stadt-Staat auch der Landesanteil zufließt, der zur Befriedigung kommunaler Bedürfnisse mitverwandt wird. So bekommen sie von dem Aufkommen der Reichseinkommensteuer 33⅓ % der Reichsumsatzsteuer 5 %, der Grunderwerbssteuer 1½ % (vom Grundstückswert), der Erbschaftssteuer nichts, während Hamburg als Land und Stadt 66⅔ %, 15 %, 4 % und 20 % erhält. Eine ähnliche auf der Stellung Hamburgs als Land beruhende Bevorzugung vor den preußischen Nachbargemeinden durch das Reich tritt auch bei anderen Gelegenheiten in Erscheinung, zum Beispiel bei der Erstattung der Ausgleichszuschläge zum Diensteinkommen der Beamten und Angestellten. Die Vororte können ferner keine Zuschüsse der Betriebsgemeinde Hamburg zu den durch die Hamburger Arbeiter veranlaßten Mehrkosten für Volksschulen, Armenpflege und Polizei verlangen, weil § 53 des preußischen Kommunalabgabengesetzes der außerpreußischen Nachbargemeinde gegenüber nicht anwendbar ist".

Gerade Wilhelmsburg dürfte uns ein recht anschauliches Beispiel dafür geboten haben, welch schwierigen finanziellen Verhältnissen die preußischen Vorortsgemeinden sich gegenübergestellt sahen, wollten sie mit der Hansestadt in kommunalpolitischer Beziehung auch nur einigermaßen gleichen Schritt halten. Daraus erklärt sich sicherlich mit zur Hauptsache wieder die Stellungnahme der Bevölkerung dieser preußischen Gebietsteile zu den hamburgischen Einverleibungsplänen, um darauf zum Schlusse noch kurz einzugehen[3]). Unschwer läßt sich beobachten, daß je näher die preußischen Gemeinden Hamburg gelegen, je enger sie infolgedessen wirtschaftlich mit der Weltstadt verknüpft sind, sie desto mehr einer Einverleibung in diese zuneigen. Das gilt, um nur die hauptsächlichsten Orte zu nennen, für Altona, Wandsbek, Schiffbek, wie auch für Wilhelmsburg, während sich z. B. das weiter entferntere Harburg von vornherein ziemlich ablehnend verhielt. Vor allem ist es die in Hamburg beschäftigte preußische Bevölkerung, die auf ein Aufgehen in Hamburg drängt, nicht

---

[1]) Walter Ewoldt, Drei Fragen an Hamburg, S. 222.
[2]) Preußische Denkschrift, S. 34.
[3]) Vgl. Preußische Denkschrift 1921, S. 10 ff. — Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats 1921. Anhang, S. 1 ff.

zuletzt die Arbeiterschaft, wie es z. B. für Wilhelmsburg das nachstehende Schreiben des dortigen Arbeiterrats vom 11. Juni 1919 an den hamburgischen Senat dartut[1]): „Seit dem Auftauchen des Planes, ein Wirtschaftseinheitsgebiet Groß-Hamburg zu schaffen, wartet die Wilhelmsburger Bevölkerung auf nähere Nachrichten von berufener Seite. Wir Wilhelmsburger sind in einer ganz verzwickten Lage, und zwar insofern, als wir wirtschaftlich voll und ganz nach Hamburg gehören. Alle unsere Organisationen, Arbeitnehmer- sowohl als auch Arbeitgeberorganisationen sind Hamburg angeschlossen. Neun Zehntel der Industriearbeiter arbeiten auf Hamburger Gebiet und viele Fabriken, die hier am Orte ihren Betrieb haben, haben ihren Sitz in Hamburg. Politisch aber gehören wir zu Preußen und müssen wir uns den preußischen Gesetzen und Verordnungen fügen. Auf die Dauer führt dies zu Zuständen, die unerträglich sind. Für Hamburg ist Wilhelmsburg ohne Frage sehr wertvoll. Ein Blick auf die Karte lehrt das. Da wir nun vollständig im Dunkeln tappen, bitten wir einen Hohen Senat, wie weit der Plan gediehen ist, uns mitteilen zu wollen".

Weniger laut geworden sind Stimmen aus industriellen Kreisen der in Frage kommenden preußischen Gebietsteile zur Anschlußfrage. Was Wilhelmsburg anbetrifft, so sei erwähnt, daß hier bereits im Dezember 1916 von Seiten des Industriellen Hermann Vering ein Eingemeindungswunsch in einer ausführlichen Eingabe an den Senat gelangte, in welcher es u. a. heißt[2]): „Durch den Anschluß von Wilhelmsburg an Hamburg würde, abgesehen von der Beseitigung mancher Schwierigkeiten, die sich aus der Wahrnehmung gegenseitiger Interessen zwischen Hamburg und Preußen ergeben, die naturgemäße Entwicklung von Wilhelmsburg zum Wohle des Ganzen wie der Einzelnen gefördert. Daher würde kaum von irgend einer Seite von Wilhelmsburg oder von Wilhelmsburger Interessenten Einspruch gegen eine Uebertragung der Hoheitsrechte von Preußen auf Hamburg erfolgen, zumal da es sich in vorstehendem Falle nicht um eine im Laufe von Jahrhunderten zu einer politischen Einheit und Selbständigkeit erwachsene, sondern in neuster Zeit entstandene Gemeinde handelt, die ihre Daseinsberechtigung und schnelle Entwicklung Hamburg verdankt und dort nach meiner Ansicht allein den Schwerpunkt ihrer Lebensinteressen hat und wirtschaftlich als Vorort von Hamburg zu betrachten ist, während die geschäftlichen Beziehungen zu dem benachbarten Harburg gleich Null sind".

Von den Groß-Hamburg-Plänen weniger erbaut war die in Frage stehende landwirtschaftliche Bevölkerung, zumal auch die auf der Elbinsel. Inwiefern die Stimmung im Laufe der Entwicklung in den anderen Kreisen umgeschlagen ist, wird erst an späterer Stelle zu zeigen sein.

---

[1]) Gutachten der Zentralstelle für die Gliederung des deutschen Reichs zur Frage Groß-Hamburg. Anlage 14, S. 9.

[2]) Gutachten der Zentralstelle. Anlage 14, S. 7.

13. Kapitel.

Entstehung und Entwicklung der Groß-Hamburg-Frage bis Ende 1921.

Gehen wir auf die Entstehungsgeschichte der Groß-Hamburg-Frage zurück, so begegnen wir selbst hier einem Streit der Meinungen zwischen Hamburg und Preußen, einer literarischen Fehde, die sich auf Grund der in der geschichtlichen Einleitung der hamburgischen Denkschrift vertretenen Auffassung über die geschichtliche Entwicklung der Groß-Hamburg-Bildung entsponnen hat[1]). In jener historischen Einleitung wird behauptet, daß die Wurzeln der Groß-Hamburg-Frage tief in vergangene Jahrhunderte zurückreichen, und es werden zur Begründung einige Daten aus der Geschichte Hamburgs aufgeführt, und das erstens, wie es in der Denkschrift heißt, um zu zeigen, „daß die hamburgischen Gebietsfragen von jeher in engstem Zusammenhang mit den wirtschaftlichen Aufgaben Hamburgs gestanden haben", und zum andern, um darzutun, „daß die geschichtliche Entwicklung, auf die von schleswig-holsteinischer Seite mit Vorliebe verwiesen wird, durchaus in der Linie der Groß-Hamburg-Bildung geht".

Demgegenüber hat Volquard Pauls in einer kleineren Schrift den Nachweis geführt, daß von einem Zusammenhang zwischen der früheren hamburgischen Territorialpolitik und der Groß-Hamburg-Frage nicht die Rede sein könne, schon deswegen nicht, weil alle früheren Erwerbungen Hamburgs einzig den Interessen der Stadt und ihrer Bürger gedient hätten und Interessen der Allgemeinheit oder des Reichs, wie sie für die Groß-Hamburg-Bildung als leitend hingestellt werden, für die hamburgische Politik nie maßgebend gewesen wären[2]).

Im Einzelnen wollen wir dem hier geführten Streit nicht weiter nachgehen, zumal er uns praktisch irrelevant erscheint.

Immerhin wirft die frühere Territorialpolitik der Hansestadt, die Energie und Zähigkeit, mit der sie es in „jahrhundertelanger Kleinarbeit", wie die Worte der hamburgischen Denkschrift lauten, verstanden hat, ihr ursprünglich nur kleines Weichbild zu vergrößern, ein interessantes Schlaglicht auf die Groß-Hamburg-Bewegung. Klar gekennzeichnet wird diese frühere Expansionspolitik Hamburgs in der preußischen Denkschrift u. a. wie folgt[3]): „Ein Blick auf die Karte zeigt vielmehr, daß Hamburg durch Erwerb von Exklaven nach allen Richtungen hin — im

---

[1]) Vgl. Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats, Geschichtliche Einleitung, S. 5 und 6. — Preußische Denkschrift 1921, S. 7 ff. — Volquart Pauls, Hamburgs Territorialpolitik in der Vergangenheit, Kiel 1922. — Arthur Obst, Die Groß-Hamburg-Frage in geschichtlicher Entwicklung, Hamburger Fremdenblatt Nr. 302 vom 1. Juli 1921 (Sonderbeilage). — Hagedorn, Hamburgs Territorialpolitik, Mitteilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte, Band XIV, Heft 1.

[2]) Vgl. Volquart Pauls, a. a. O. S. 14—16.

[3]) Preußische Denkschrift 1921, S. 7.

Nordosten die Walddörfer, im Osten Geesthacht, im Süden Moorburg, im Westen Cuxhaven — in ständiger zielbewußter Politik einer weiteren Vergrößerung, zu einem erheblichen Teil auch über die unmittelbaren Bedürfnisse der Stadt und des Hafens hinaus die Wege bereitet hat. Die Stadt hat sich planmäßig in den Besitz aller Punkte ihrer Umgebung gesetzt, die für ihre Interessen an der Stromführung und an der Entwicklung ihrer Häfen wichtig sind. So gelang Hamburg außer der Beherrschung der Norderelbe die Festsetzung an der Bunthäuser Spitze, hervorragend wichtig für die Wasserverteilung der Elbe, die Gewinnung von Cuxhaven als Stützpunkt an der Elbemündung, die Festsetzung auf dem linken Ufer der Süderelbe in Moorburg und auch die Erwerbung der Gebietshoheit auf der Spitze der Gabelung Süderelbe-Köhlbrand". Diese mit den Worten der preußischen Denkschrift so gekennzeichnete Entwicklung Hamburgs vollzog sich hauptsächlich im Mittelalter, und zwar auf Kosten der landesherrlichen Macht, nahm sie doch, wie Pauls in einer Anmerkung hervorhebt, in dem Augenblick bezeichnenderweise ihr Ende, als die Landesherren in stärkerem Maße den wirtschaftlichen Fragen ihres Territoriums ihr Augenmerk zuwandten[1]). Den Abschluß bildet der Gottorper Vertrag vom Jahre 1768[2]). Seitdem sind die hamburgischen Grenzen weit länger als ein Jahrhundert unverändert geblieben, stellt doch der oben behandelte dritte Köhlbrandvertrag von 1908 die auf das Jahr 1768 folgende Etappe der hamburgischen Gebietsveränderungen dar. 1908 handelt es sich für Hamburg im Gegensatz zu früher zur Hauptsache lediglich um einen Gebietstausch kleineren Ausmaßes mit Preußen, einem Kontrahenten, der in Territorialfragen den Grundsatz des do ut des unbedingt angewandt wissen wollte. Nicht zuletzt darin, daß Hamburg diesen Grundsatz der Gegenseitigkeit, in dessen Zeichen doch auch die meist durch Kauf erfolgten hamburgischen Gebietserwerbungen bis 1768 mehr oder weniger gestanden hatten, zu durchbrechen versuchte, wie die Großhamburg-Forderungen zeigen, liegt etwas grundsätzlich Neues, etwas, was ebenfalls eine tiefe Kluft zwischen der Groß-Hamburg-Frage und der früheren hamburgischen Territorialpolitik entstehen läßt. Damit ist eben auch gesagt, daß es zum mindesten müßig ist, die Wurzeln der Groß-Hamburg-Frage in weit zurückliegenden Jahrhunderten zu suchen, da ein innerer, organischer Zusammenhang zwischen einst und Groß-Hamburg, jene Grundvoraussetzung, nicht besteht.

Zunächst ist die Groß-Hamburg-Frage offenbar bereits vor dem Kriege — seit wann wird sich schwerlich genau feststellen lassen — als Idee in den Köpfen führender Persönlichkeiten Hamburgs lebendig geworden, welche die Zukunftsentwicklung der Hansestadt infolge der Engbegrenztheit

---

[1]) Volquart Pauls, a. a. O. S. 14.

[2]) Ebenda, S. 13 und 14. — Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats 1921, S. 5.

ihres Gebietes angesichts ihres ungeheuren wirtschaftlichen Aufschwunges vor dem Kriege mit banger Sorge erfüllte[1]). Anscheinend ist der Gedanke auch schon damals sehr gepflegt worden, schreibt doch Adolf Köster[2]): „So war schon vor dem Kriege Groß-Hamburg, d. h. die Vereinigung von Hamburg, Altona, Wandsbek, Wilhelmsburg, Harburg mitsamt den wassertechnisch, verkehrstechnisch und siedlungstechnisch zu ihnen gehörenden Teilen der Kreise Pinneberg, Stormarn und Harburg zu einem einheitlichen Verwaltungs- und Wirtschaftsgebiet unter hamburgischer Staatshoheit, eine von hamburgischen Politikern aller Parteien aufgestellte Forderung".

Konkrete Gestalt nahmen die von Hamburg gehegten Pläne zum ersten Mal zu Beginn des Weltkrieges an, wo sie als Gebietsforderungen an Preußen, die sich in gemäßigten Grenzen hielten, auftauchten. Unter dem 7. Dezember 1915 gab nämlich die hamburgische Senatskommission für die Reichs- und auswärtigen Angelegenheiten eine Denkschrift heraus, in der die Schwierigkeiten und Hemmungen einer Weiterentwicklung Hamburgs auseinandergesetzt und die Notwendigkeit einer Erweiterung des hamburgischen Staatsgebietes dargelegt wurde, und zwar für eine Erweiterung des hamburgischen Hafennetzes „in erster Linie" um das Gebiet von Altenwerder, Finkenwärder, Neuhof, Kattwyk und Hohe Schaar, für die Ausdehnung der Wohnstadt „im Besonderen" um die zwischen den hamburgischen Walddörfern und der Stadt Hamburg liegenden Gebiete[3]). Im Verlaufe der sich anschließenden Verhandlungen wurde von der preußischen Staatsregierung unter dem 15. August 1916 Hamburg mitgeteilt, „daß einer neuen Abtretung preußischer Gebietsteile, soweit eine solche zur Förderung der deutschen Schiffahrt und anderer gemeinsamer preußisch-hamburgischer Interessen geboten erscheine, unter voller Wahrung aller preußischen Interessen keine grundsätzlichen Bedenken entgegengestellt würden. Eine weitere Erörterung der Frage wurde, wie der hamburgischen Denkschrift von 1921 zu entnehmen ist, preußischerseits von der vorgängigen Regelung schwebender Eisenbahnfragen abhängig gemacht, die sich bis Oktober 1918 hinzog. Der Senat sei, wie es dort weiter heißt, gerade im Begriff gewesen, Preußen den nunmehrigen Beginn von Verhandlungen vorzuschlagen, als die Revolution ausbrach.

Man hat wohl gelegentlich behauptet und die Annahme liegt ja auch sehr nahe, wenn sie sich natürlich auch schwer beweisen läßt, daß Hamburg mit seinen Kriegsforderungen einen psychologisch günstigen Moment hat

---

[1]) Vgl. Hanns Bubendey, Groß-Hamburg als Reichsprovinz? Das neue Hamburg, Wochenschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur, 2. Jahrgang, Okt. 1920, S. 13.

[2]) Adolf Köster, Groß-Hamburg, Ein Kapitel deutscher Neugliederung. Handbuch der Politik, Band 5 (Ergänzungsband) S. 355.

[3]) Vgl. auch für das Folgende: Preußische Denkschrift 1921, S. 7 und 8. — Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats, S. 5.

ausnutzen wollen[1]). Darüber äußert sich z. B. Südekum wie folgt[2]): „Als etwa 1915 die Kriegslage für Deutschland sehr günstig zu sein schien, und als nicht nur alldeutsche Eroberungspolitiker mit dem Gedanken an eine Erweiterung des Reichsgebiets spielten, die naturgemäß überwiegend Preußen zugute gekommen wäre, regte sich in Hamburg der Gedanke an eine Ausnützung dieser günstigen Konstellation, und man legte Preußen nahe, wenn es denn schon sebst so viel wachsen solle, auch seinem kleineren Nachbarn großmütig eine Gebietserweiterung zuzugestehen".

In verstärktem Grade drängt sich die letztgenannte Betrachtung der Groß-Hamburg-Forderungen unter dem Gesichtswinkel der Ausnutzung einer günstigen Konjunktur seitens Hamburgs noch bei den nunmehr folgenden groß-hamburgischen Revolutionsforderungen auf, die in garkeinem Verhältnis zu dem bisher Verlangten stehen. Träger der neuen Forderungen war zunächst der hamburgische Arbeiter- und Soldatenrat, dessen Stellungnahme zur Groß-Hamburg-Frage Heinrich Laufenberg u. a. dahin kennzeichnet[3]): „Bei seiner auf die Inangriffnahme der Sozialisierung gerichteten allgemeinen Politik übersah der Rat nicht, daß die Stellung Hamburgs im Reich einer völligen Neuordnung unter erheblicher Vergrößerung seines Gebietes bedurfte. Durch preußisches Gebiet völlig eingeschnürt besitzt die Stadt nicht nur nicht die genügende Bewegungsfreiheit zur Erweiterung ihrer Industrie und zur Durchführung eines großzügigen Siedlungswesens; sie verfügt nicht einmal über hinreichendes Gelände zum Ausbau ihres Hafens, während schon die der Stadt obliegende Elbregulierung ein volles Verwaltungsrecht über die Uferstreifen bis zur Mündung bedingt". Bemerkenswert ist aus der kurzen Zeit des Regimes des Arbeiter- und Soldatenrates bezüglich der Groß-Hamburg-Frage eigentlich nur eine am 20. Dezember 1918 im Hamburger Rathause unter dem Vorsitz eines Mitgliedes des Rates stattgefundene Versammlung, auf der vor Mitgliedern des Rates und des Senats von den hamburgischen Baudirektoren Bubendey, Schumacher und Sperber über die Möglichkeiten einer Gestaltung des groß-hamburgischen Wirtschaftsgebietes aus rein wirtschaftlich-technischen Gesichtspunkten heraus berichtet wurde[4]). In den Vordergrund stellten diese Sachverständigen die Forderung einer einheitlichen Zusammenfassung des zwischen Norderelbe, Süderelbe und Alte-Süderelbe gelegenen Gebietes. Weiter wurde von ihnen als wirtschaftlich notwendig erkannt und zur Angliederung vorgeschlagen die Einverleibung des Elbelaufes von Hamburg abwärts bis zur Mündung mit samt den zu beiden Ufern gelegenen Kreisen.

---

[1]) Vgl. z. B.: Jaßmund, Zum Problem Groß-Hamburg. Deutsche Tageszeitung Nr. 310 vom 6. Juli 1921.

[2]) Albert Südekum, Groß-Hamburg. Der getreue Eckart, Nr. 11, 3. Jahrgang 1922, S. 385.

[3]) Heinrich Laufenberg, Die Hamburger Revolution, S. 15.

[4]) Vgl. Fred S. Baumann, Groß-Hamburg, Anhang, Anlage 1, S. 32 ff.

Kaum aufgetaucht, wurde es gar bald recht still um die groß-hamburgischen Revolutionsforderungen, um immerhin gemäßigteren Gebietsansprüchen Platz zu machen. Die Gründe für dies Zusammenschrumpfen liegen in den Worten Laufenbergs, wenn dieser in Fortsetzung seiner oben zitierten Ausführungen schreibt[1]): „Bei der Verwirklichung dieser Absicht fiel freilich namentlich ins Gewicht, und hing viel davon ab, ob Deutschland eine einheitliche Republik werden würde oder die Bundesstaaten in der alten Ausdehnung bestehen blieben. Als die Vertreter Hamburgs auf der Ende November in Berlin tagenden Staatenkonferenz ihre „Annexionsabsichten" freimütig äußerten, scheuchten sie einen ganzen Hühnerhof auf, und besonders der preußische Minister Hirsch versagte es sich nicht, gegen die vermeintlich geplante Loßreißung preußischer Gebiete Einspruch zu erheben". Daß sich die Sozialdemokratie gegen eine Zerschlagung Preußens energisch zur Wehr gesetzt hat, das ist hier der springende Punkt. „Sie hütet sich" — wie Siegfried Kähler einmal schreibt[2]) — „die Form zu zerschlagen, ehe sie weiß, ob eine bessere zur Hand ist. So setzt sie sich ein für den Bestand der preußischen Staatseinheit, aus bewußtem Drang zur Macht, aus klarer Einsicht in den für die Partei zu erwartenden Nutzen. Zugleich wird sie aber damit dienstbar dem Lebenstrieb der großen geschichtlichen Individualität".

„Nach der Revolution zeigte sich aber zur Verwunderung aller, sowohl Gegner wie Freunde des Einheitsgedankens, daß der Deutsche im Innern seines Herzens weit mehr Partikularist war, d. h. auf die Erhaltung der Selbständigkeit seines Landes mehr sah, als man annahm, und daß mit der Abdankung oder der gewaltsamen Absetzung der Fürsten die Schlagbäume der Landesgrenzen keineswegs gefallen waren und der Weg zum Einheitsstaat noch lange nicht frei war", schreibt Hanns Bubendey[3]) unter direkter Bezugnahme auf die Groß-Hamburg-Frage. Damit dürfte klar geworden sein, daß für die hamburgischen Revolutionsforderungen gar kein Halt möglich war, sondern sie einer sofortigen Revidierung unterworfen werden mußten, wollte man nicht die Position des Gegners unfreiwillig stärken helfen. Das Rechenspiel mit dem günstigen psychologischen Moment, der mit dem Ausbruch der Revolution für die Verwirklichung eines Groß-Hamburg gekommen zu sein schien, hatte sich eben als trügerisch erwiesen, der günstige Stern, unter dem die Frage vermeintlich stand, wurde gleichsam durch die Sozialdemokratie verdunkelt, ja, er wurde infolge der Ueberschwänglichkeit der auftauchenden Gebietsforderungen geradezu zu einem Unstern für die Groß-Hamburg-Frage.

---

[1]) Heinrich Laufenberg, Die Hamburger Revolution, S. 16.

[2]) Siegfried Kähler, Das preußisch-deutsche Problem seit der Reichsgründung. Preußische Jahrbücher, 185. Band, Juli bis September 1921, S. 44.

[3]) Hanns Bubendey, Groß-Hamburg als Reichsprovinz? Das neue Hamburg, Wochenschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur, 2. Jahrgang, Oktober 1920, S. 4. — Vgl. auch: Rudolf Michael, Groß-Hamburg als politisches Problem, Hamburger Correspondent Nr. 211 vom 8. Mai 1921.

Das liegt z. B. auch in einem Urteil, das Adolf Köster, der als Groß-Hamburg-Freund gilt, über die hamburgischen Revolutionsziele gefällt hat, ausgesprochen, dahin lautend[1]): „Indem jedoch die Hamburger Revolution ihr Ziel zu weit steckte, indem sie ohne Fühlung mit den preußischen Gebietsteilen durch Diktat der verschiedenen hamburgischen und preußischen Arbeiter- und Soldatenräte dem Lande diese Neuordnung glaubte aufoktroyieren zu können, indem auf der anderen Seite auch die revolutionären Gewalthaber im damaligen Preußen jede Debatte über solche uferlosen Pläne naturgemäß ablehnten, hat die Politik des großen Arbeiterrats von Hamburg der Sache mehr Schaden als Nutzen getan. So ist es zu wirklichen Verhandlungen in jener Zeit, als das Eisen noch hart war, garnicht gekommen".

In der Tat geriet die Behandlung der Groß-Hamburg-Frage von vornherein in ein schleppendes Fahrwasser. Erst im März 1919 nahm der Hamburger Senat die Erörterung mit der preußischen Regierung wieder auf mit dem Ergebnis, daß Hamburg anheimgestellt wurde, seine Wünsche nochmals zu begründen und zu formulieren. Dies geschah in einer Denkschrift vom 7. April 1919, auf Grund derer es indessen zu keinerlei Verhandlungen kam[2]).

Ueber ein Jahr lang war seitdem von der Groß-Hamburg-Frage kaum mehr die Rede, sodaß sie eingeschlummert zu sein schien. Dann tauchte sie mit einem Male wieder auf. „Plötzlich, man weiß nicht recht warum und wieso" — schreibt dazu Hanns Bubendey[3]) — „wird die Frage Groß-Hamburg aus der Versenkung, in der sie bald nach der Novemberrevolution lautlos wieder verschwand, wieder hervorgeholt und von neuem in der Oeffentlichkeit zur Erörterung gestellt. . . So einig man sich aber darin ist, daß Groß-Hamburg einmal kommen muß, so uneinig ist man sich über das wie und wann. . . Drängen nun die Verhältnisse, unter denen der Gedanke Groß-Hamburg geboren wurde so sehr, daß wir unverzüglich die Schaffung eines Groß-Hamburg herbeiführen müssen? . . . Die hafen- und strombautechnischen, die industriellen und finanziellen, die verkehrs- und siedlungspolitischen Verhältnisse Hamburgs und der angrenzenden Städte und Gemeinden vor und während des Krieges drängten allerdings zu einer schnellen und praktischen Lösung der Frage Groß-Hamburg. Schon lange vor 1918 hat man sich mit der Frage Groß-Hamburg beschäftigt. Die Entwicklung Hamburgs wuchs derartig und nahm einen so großen Umfang, daß die besten Köpfe Hamburgs sich mit dem Problem Groß-Hamburg weit eher beschäftigten als die Revolutionsführer. Der Wunsch nach einem Zusammenschluß Hamburgs und der angrenzenden Städte war also

---

[1]) Adolf Köster, Groß-Hamburg, Ein Kapitel deutscher Neugliederung. Handbuch der Politik, Band 5 (Ergänzungsband), Berlin 1922, S. 355.

[2]) Vgl. Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats, 1921, S. 6.

[3]) Hanns Bubendey, Groß-Hamburg als Reichsprovinz? Das neue Hamburg, 2. Jahrgang, Oktober 1920, S. 3 ff.

durchaus berechtigt, war auch Ende 1918 noch berechtigt. Ist er heute noch berechtigt? Man muß diese Frage zur Zeit glatt verneinen . . . Ja, Groß-Hamburg ist, wenn der Ausdruck erlaubt ist, nichts als Größenwahn".

Erst mit der Schaffung der „Zentralstelle für die Gliederung des Deutschen Reichs" beim Reichsministerium des Innern auf Grund von Artikel 18 der neuen Reichsverfassung wurde die Entwicklung der Groß-Hamburg-Frage in neue Bahnen gelenkt. Dieser zur Behandlung der auf Grund der Verfassungsbestimmungen gestellten Anträge von der Reichsregierung geschaffenen Zentralstelle fällt die Aufgabe zu, um hier kurz das Wichtigste über ihren Aufgabenkreis und ihre Organisation hervorzuheben, dem Reichsminister des Innern Gutachten über Fragen betreffend die Aenderung des Gebietes von Ländern, wie die Neubildung von Ländern innerhalb des Reiches abzugeben[1]). Ferner kann sie vom Innenminister wie auch von anderen Reichsministern um Begutachtungen hinsichtlich der Frage der Einteilung des Reiches in Verwaltungs- oder Wirtschaftsgebiete ersucht werden. Die Zentralstelle setzt sich zusammen aus sieben Mitgliedern, die der Reichstag, und weiteren sieben Mitgliedern, die der Reichsrat erwählt, sowie einer Anzahl von Mitgliedern, die der Reichsminister des Innern beruft, wie denn dieser auch den Vorsitzenden und dessen Stellvertreter zu bestimmen hat.

Von der Zentralstelle wurde gleich nach ihrem Entstehen eine besondere Kommission zur Klärung der Groß-Hamburg-Frage eingesetzt. Ihr wurde die Aufgabe zuteil, über folgende der Zentralstelle vom Reichsminister des Innern vorgelegten Fragen zu berichten[2]): „Ist die Vergrößerung des Gebietes von Hamburg durch Einverleibung von Altona, Wandsbek, Harburg und eines entsprechenden Hinterlandes, das zum mindesten einen räumlichen Zusammenhang mit den hamburgischen Walddörfern herstellt, zu erstreben, oder wäre die Vereinigung des Gebietes von Hamburg mit Preußen vorzuziehen? Welche grundlegenden Bestimmungen wären unter diesen verschiedenen Voraussetzungen für die Bildung der politischen Verwaltungsbezirke und der Kommunalverbände sowie für die Staatsgüter und die Staatslasten von Hamburg zu treffen?

Die Kommission begann ihre Arbeiten gegen Ende 1920. Sie ließ sich eine Reihe von Einzelgutachten erstatten, unter denen wir nur einige, die für die Frage „Wilhelmsburg" von besonderem Interesse sind, herausgreifen. Es gehört dahin ein von dem Präsidenten der Handelskammer zu Harburg, einem Mitgliede der Kommission, im Februar 1921 erstattetes umfangreiches Gutachten, in welchem der harburgische Standpunkt zur Groß-Hamburg-Frage vornehmlich zum Ausdruck gebracht und eine

[1]) Vgl. auch für das Folgende: Geschäftsordnung der Zentralstelle für die Gliederung des deutschen Reichs. (Akten der Provinzialverwaltung der Provinz Schleswig-Holstein, Tit. I. B., Nr. 32.)

[2]) Gutachten der Zentralstelle für die Gliederung des Deutschen Reiches zur Frage Groß-Hamburg.

Neuregelung der territorialen Fragen dahin vorgeschlagen wird, daß Neuhof, Kruſenbuſch, Kattwyk und die Hälfte der Hohen Schaar an Hamburg im Austauſch gegen Moorburg abzutreten ſeien, dagegen Altenwerder und Finkenwärder preußiſch bleiben müßten, eine Stellungnahme, von der, wie wir noch ſehen werden, Harburg ſpäter ſelbſt weit abgerückt iſt[1]). Gegen die Stellungnahme des harburgiſchen Handelskammerpräſidenten hat ſich ſpäter die Handelskammer zu Hamburg in einer Denkſchrift gewandt, in welcher der bekannte hamburgiſche Standpunkt vertreten wird[2]). Ein weiteres, viel beachtetes Gutachten wurde der Kommiſſion im März 1921 von zwei Waſſerbauſachverſtändigen, den Profeſſoren de Thierry, Berlin, und Franzius aus Hannover, vorgelegt, welche von dem Vorſitzenden der Zentralſtelle aufgefordert worden waren, ihre Anſicht darüber abzugeben, ob die Erweiterung der Hamburger Häfen über die Grenzen des hamburgiſchen Staatsgebietes hinaus und die einheitliche Verwaltung des groß-hamburgiſchen Hafengebietes insbeſondere auch einſchließlich der Harburger Häfen nach der Lage der Verkehrsmittel und im Intereſſe der Wiederaufnahme des deutſchen Weltverkehrs zur Zeit als dringlich zu bezeichnen ſei[3]). Auf die Einzelheiten des Gutachtens einzugehen, würde uns zu weit führen. Uns intereſſiert auch vor allem nur das Endergebnis jener Unterſuchung, welches dahin zuſammengefaßt worden iſt, daß den erſten dringenden Bedürfniſſen Hamburgs durch die Herſtellung weiterer Kaianlagen auf Waltershof abgeholfen werden könne, daß aber die Schaffung einer einheitlichen Verwaltung des geſamten großhamburgiſchen Hafens durch die Ausdehnung des hamburgiſchen Staatsgebietes auf Altona, Wilhelmsburg, Neuhof, Hohe Schaar, Altenwerder und Finkenwärder als dringlich zu bezeichnen ſei[4]). Der Anſchluß auch Harburgs ſei zwar nicht dringlich, läge aber in deſſen eigenem Intereſſe.

Eine Kritik über letzteres Gutachten wurde der Kommiſſion von dem Präſidenten der Handelskammer Harburg in Geſtalt eines zweiten Gutachtens von dieſer Seite unterbreitet[5]). Die Abwehr beſchränkt ſich namentlich auf die Entkräftigung der Behauptung, daß Harburg und die ganze Elbinſel Wilhelmsburg an Hamburg abzutreten ſeien.

Soviel vorläufig aus dem Arbeitsbereich der Kommiſſion und der Zentralſtelle, gilt es doch eine Reihe weiterer Ereigniſſe einzuſchalten, wenn wir nicht dem Gang der Entwicklung in unſerer Darſtellung zeitlich gar zu weit vorauseilen wollen. Bemerkenswert iſt vor allem, daß ungefähr gleichzeitig mit der Schaffung der Zentralſtelle für die Gliederung des Reiches, nämlich ſeit 1920, auf beiden Seiten eine lebhafte Propagandatätigkeit alſo für oder wider Groß-Hamburg einſetzte, die von Jahr zu

[1]) Gutachten der Zentralſtelle, Anlage 15.
[2]) Ebenda, Anlage 7 A.
[3]) Ebenda, Anlage 18.
[4]) Ebenda, Anlage 18, Seite 16.
[5]) Vgl. Gutachten der Zentralſtelle, Anlage 15 A.

Jahr anschwoll, nachdem sie bis dahin nur geringen Umfang angenommen hatte. Allem voran entwickelte sich geradezu ein gegenseitiger Pressefeldzug, an dem sich gar bald die gesamte größere Tagespresse ganz Deutschlands aller politischer Schattierungen beteiligte, wobei sich unschwer feststellen läßt, daß die Presse der deutschen Rechtsparteien entsprechend deren Stellungnahme zur preußisch-deutschen Frage in der Regel offen den preußischen Standpunkt vertritt, während namentlich die demokratische Presse und weniger scharf die des Zentrums und erst recht die der Sozialdemokratie, die mit ihrem Standpunkt zurückhält, sich mehr oder weniger den hamburgischen Standpunkt zueigen machen, sodaß hier namentlich die Vertreter der hamburgischen Ansichten zu Worte kommen. Diese Schematisierung läßt sich indessen nicht anwenden auf die hamburgische Presse, die völlig einig dasteht, wie auf die Provinzialpresse von Schleswig-Holstein besonders und Hannover, die auch eine ziemliche Geschlossenheit in der Abwehr aufweist. Ist nach allem das Groß-Hamburg-Problem auch gar von parteipolitischen Wogen erfaßt worden, so ist dem scheinbar doch keine größere Bedeutung beizumessen zumal für den Gang der Verhandlungen nicht.

Außer auf die Auseinandersetzungen in der Presse, wozu noch zahlreiche solche in der Zeitschriften- und sonstigen Literatur hinzukommen, erstreckte sich die Propagandatätigkeit namentlich noch auf zahlreiche damals veranstaltete Versammlungen mit nachfolgenden Entschließungen aus beiderseitigem Lager, auf die wir hier im Einzelnen nicht eingehen wollen.

Scharf gegen Hamburg zu Felde zog neben der Handelskammer Harburg ganz besonders Schleswig-Holstein, was mit folgenden Daten kurz illustriert sei. Bereits am 17. Juli 1919 wandte sich der Vorstand der Landwirtschaftskammer für die Provinz in einer scharfen Entschließung, in der ein sofortiger Abbruch der Verhandlungen gefordert wird, gegen Groß-Hamburg[1]).

Weiter nahm der Zentralausschuß der kommunalen Vereine in den Elbgemeinden am 27. Dezember 1920 in Blankenese gegen die Abtretung schleswig-holsteinischer Landesteile scharf Stellung[1]). Im April 1921 gab der Provinzialausschuß der Provinz eine Denkschrift zur Groß-Hamburg-Frage heraus, die sich ebenfalls gegen die Abtretung schleswig-holsteinischen Gebietes wendet[2]). Auch die Handelskammer[3]) wie die Handwerkskammer zu Altona[4]) wandten sich damals gegen die hamburgischen Bestrebungen.

Hamburg selbst erschien im September 1921 mit der bereits früher vielgenannten Denkschrift auf dem Plane, in der es seine Forderungen gegenüber denen der Revolution bekanntlich wesentlich herabgeschraubt hat.

---

[1]) Akten der Provinzialverwaltung der Provinz Schleswig-Holstein, Tit. I. B., Nr. 32.

[2]) Schleswig-Holstein zur Groß-Hamburg-Frage. Zusammengestellt im Auftrage des Provinzialausschusses der Provinz Schleswig-Holstein.

[3]) Gutachten der Zentralstelle, Anlage 11.

Wenige Monate nach dem Erscheinen der hamburgischen Denkschrift, nämlich im Dezember 1921, trat Preußen mit einer Gegendenkschrift, die uns aus Früherem ebenfalls bekannt ist, an die Oeffentlichkeit. Damit trat die preußische Regierung aus ihrer bisherigen Reserve heraus, nachdem sie allerdings bereits kurz vordem, im Oktober 1921, einen Schritt in ähnlicher Richtung hatte vorangehen lassen, die Bestellung des sozialdemokratischen Reichsfinanzministers a. D. Dr. Südekum zum Staatskommissar für die Bearbeitung der Groß-Hamburg-Frage[1]). Damit trat Hamburg eine Persönlichkeit von großer Initiativkraft, die den preußischen Standpunkt zum Groß-Hamburg-Problem mit Festigkeit vertrat, gegenüber, ein Mann, der es besonders durch persönliche Fühlungnahme mit den unmittelbar Beteiligten und nicht zuletzt auch dadurch, daß er bei den notleidenden preußischen Nachbargebieten der Hansestadt den Hebel dort ansetzte oder es doch versprach, wo jene tatsächlich der Schuh drückte, verstand, sich das volle Vertrauen in den beteiligten preußischen Provinzen zu erringen und der damit zum wahren Führer wurde. Ihm gelang es gar die bisher hamburgfreundliche Stimmung in den preußischen Nachbargebieten Hamburgs zum Teil erheblich herabzumindern, wie wir es z. B. später auch bei Wilhelmsburg feststellen werden. Daß nach allem Südekum für die Hamburger zum bestgehaßten Mann wurde, ihm seine Tätigkeit den Beinamen „Preußischer Staatskommissar gegen die Groß-Hamburg-Frage", einbrachte, liegt nun einmal in der Natur der Sache.

Es wird kaum viel der Worte bedürfen, daß wir uns damit an einem Wendepunkt für die Groß-Hamburg-Frage befinden; denn, wie uns die nächsten Kapitel zeigen werden, sah sich Hamburg immer mehr genötigt, den Rückzug anzutreten, eine nach der anderen Forderung aufzugeben, sodaß nur noch deren Kern verblieb. Und das ist, wie wir sehen werden, an erster Stelle Wilhelmsburg.

---

14. Kapitel.

Der Kampf um Wilhelmsburg.

War bisher von der Elbinsel Wilhelmsburg kaum mehr die Rede gewesen als von den anderen geforderten preußischen Gebietsteilen, obgleich es doch auf der Hand liegt, daß die Insel schon infolge ihrer geographischen Lage Hamburg besonders reizen mußte, was ja auch darin zum Ausdruck kommt, daß die Notwendigkeit ihrer Einverleibung seitens Hamburg aus einer Vielheit von Gesichtspunkten heraus nachzuweisen gesucht wurde, so lag das eben daran, daß sie gleichsam in der Flut der Forderungen mit

---

[1]) Vgl. Albert Südekum, Groß-Hamburg. Der getreue Eckart, Nr. 11, 3. Jahrgang 1922, S. 387.

unterging. Wurde darin durch die hamburgische Denkschrift von 1921 schon Wandel geschaffen, so erst recht, seit die Zentralstelle für die Neugliederung des Reiches am 24. Januar 1922 mit einem Gutachten über die Groß-Hamburg-Frage an die Oeffentlichkeit trat, das nach langen schwierigen Verhandlungen in der Kommission und dann in der Zentralstelle selbst zustande kam[1]). Wir zitieren die in unserm Zusammenhang wesentlichen Punkte.

1. „Die Zerschneidung des zwischen Süder- und Norderelbe gelegenen Seehafengebiets durch eine Landesgrenze und die Gemengelage der Stadt Hamburg mit einer großen Anzahl preußischer Gemeinden ergeben bei der heutigen Rechtslage erhebliche Schwierigkeiten für die volle wirtschaftliche Ausnutzung, die bauliche Erschließung und die Verwaltung des Gesamtgebietes. Eine Aenderung der bestehenden Verhältnisse, unter dem zur Zeit eine wirtschaftliche und kulturelle Höchstleistung der Bevölkerung dieses Gebietes (Artl. 18 d. Reichsverf.) nicht erzielt werden kann, liegt im allgemeinen deutschen Interesse.

2. Aus den im Bericht der Kommission vom 30. April 1921 hervorgehobenen Gründen wird diese Aenderung nicht durch Einverleibung Hamburgs in Preußen erfolgen können.

3. Die Erweiterung des bereits in seiner ganzen Ausdehnung an die Staatsgrenzen heranreichenden Hamburger Hafens ist nur nach Süden möglich. Diese Möglichkeit darf nicht für alle Zeiten durch Bebauungspläne und Bauten anderer am Hafen nicht in gleicher Weise, wie Hamburg interessierter Organe verschlossen werden. Aus diesem Grunde, und weil der zu vergrößernde Hafen einer einheitlichen Verwaltung bedarf, ist eine Einverleibung der preußischen, auf den Elbinseln liegenden Gemeinden Wilhelmsburg, Neuhof, Altenwerder und Finkenwärder nach Hamburg erwünscht".

Es wird dann weiter eine Ausdehnung der einheitlichen Hafenverwaltung über die Süderelbe hinaus als nicht in demselben Maße dringlich bezeichnet und der Austausch Moorburgs gegen das preußische Elbinselgebiet vorgeschlagen. In einem vierten und fünften Punkt ist dann einmal von schleswig-holsteinischen Gebieten die Rede und zum andern von einer Entschädigungspflicht an die Provinzen Hannover und Schleswig-Holstein.

In einem sechsten und letzten Punkt endlich heißt es bezeichnenderweise: „Nach Lage der derzeitigen besonderen Verhältnisse ist eine Aenderung der preußisch-hamburgischen Grenze gegen den Willen der beiden Länder und der Bevölkerung der beteiligten Provinzen unerwünscht und kaum durchführbar". Ganz zuletzt empfiehlt die Zentralstelle, „um die vorhandenen Gefahren einer weiteren unorganischen Ausgestaltung

[1]) Vgl. Albert Südekum, Groß-Hamburg. Der getreue Eckart, 3. Jahrgang, Nr. 11, 1922, S. 386.

dieses Gebietes zu beseitigen", in möglichst baldige Verhandlungen einzutreten.

Das ist denn auch geschehen, denn bereits Anfang Februar 1922 forderte der hamburgische Senat auf Grund des Gutachtens die preußische Staatsregierung zu unmittelbaren Verhandlungen in der Groß-Hamburg-Frage auf. Preußen erklärte sich mit diesem Vorschlage einverstanden, und die Verhandlungen wurden bereits am 27. Februar 1922 in Berlin eröffnet[1]). Sie erstreckten sich indessen nur auf zwei Tage, um dann am 9. und 10. März und hernach am 19. Juni in Hamburg wieder aufgenommen zu werden. Zudem wurde den hamburgischen Unterhändlern im Mai jenes Jahres Gelegenheit geboten, den hamburgischen Standpunkt vor dem für Gebietsfragen zuständigen Ausschuß des preußischen Landtages darzulegen.

Ueber den Verlauf der Verhandlungen sei kurz ausgeführt, daß beide Parteien sich zunächst an die in den beiden Denkschriften dargelegten Auffassungen anklammerten, Hamburg vor allem hafen- und siedlungstechnische, Preußen hingegen politische Gründe in den Vordergrund schob. Hamburg begann sich dann auf sein Hauptziel, die Zusammenfassung des gesamten Wirtschaftsgebietes der gespaltenen Elbe zu einer kommunalen und politischen Einheit, ohne die es eine befriedigende endgültige Lösung der Groß-Hamburg-Frage für aussichtslos erklärte, mehr und mehr zu konzentrieren. „An diesem Ziele müsse für die Zukunft festgehalten und jede eingeschränktere Regelung könne nur als Stufe auf dem Wege dahin betrachtet werden". Die Vertreter der Hansestadt lenkten denn auch schließlich nach der Richtung hin ein, daß sie erklärten, Hamburg finde sich damit ab, daß die jetzige Verhandlung sich auf das zur Zeit für Hamburg unbedingt Lebensnotwendige beschränken müsse, als welches es ansehe:

1. Das Gebiet zwischen Norder- und Süderelbe.
2. Den Geestrücken zwischen Hamburg und Bergedorf (Schiffbek, Oejendorf, Kirch-Steinbeck, Havighorst, Boberg, Sande).
3. Das Alstertal (Bramfeld, Steilshop, Sasel, Wellingsbüttel, Poppenbüttel, Hummelsbüttel, Bergstedt, Lemsahl-Mellingstedt, Duvenstedt, Glashütte).

Von den preußischen Unterhändlern wurde eine bestimmte Erklärung auf diese Wünsche zunächst nicht gegeben, sondern sie stellten nunmehr den Gedanken einer gemeinsamen hamburg-preußischen Bewirtschaftung des Hafengebietes auf privatgesellschaftlicher Grundlage zur Erörterung. Konnte schon eine Einigung über die Organisation einer solchen Gesellschaft und über die ihr zuzuweisenden Befugnisse nicht erzielt werden, so war die

[1]) Vgl. auch über die folgenden Ausführungen über die Verhandlungen: Mitteilung des Hamburgischen Senats an die Bürgerschaft Nr. 395, Hamburg, den 3. Juli 1922. Mitteilung über den Verlauf der Groß-Hamburg-Frage. (Abgedruckt in Schleswig-Holstein und Groß-Hamburg, Bericht über die schleswig-holsteinische Kundgebung in der Groß-Hamburg-Frage, Anhang, S. 37 ff.) — Vgl. auch: Albert Südekum, Groß-Hamburg. Der getreue Eckart, S. 387.

Beratung dieser Pläne auch schon aus dem Grunde von vornherein zur Fruchtlosigkeit verurteilt, als Hamburg ihnen innerlich ablehnend gegenüberstand, in ihnen keinen gleichwertigen Ersatz für die Herstellung einer einheitlichen Gebietshoheit sah. „Letzteres sei die Grundbedingung für alle weiteren Maßnahmen, weil ein Neben- und Durcheinander verschiedener Landeskompetenzen innerhalb eines einheitlich aufzuschließenden, zu verwaltenden und bewirtschaftenden Hafengebiets nicht angängig sei".

Im weiteren Verlaufe der Verhandlungen erklärten sich die preußischen Unterhändler bereit, ihrer Regierung die Abtretung Altenwerders und Finkenwärders gegen Moorburg, wie die Abtretung des Geestrückens zwischen Hamburg und Bergedorf zu empfehlen, ein Plan, den jedoch Hamburg für völlig undiskutierbar erklärte, vertrat es doch die Ansicht, daß, wenn überhaupt eine Abtretung Moorburgs höchstens gegen den Erwerb des gesamten zwischen Norder- und Süderelbe gelegenen Gebietes in Betracht käme.

Von nun ab rückten die Auseinandersetzungen um Wilhelmsburg vollends in den Mittelpunkt der Verhandlungen, wie auch ein Blick in die damalige Presse deutlich lehrt, die sich mit der Bedeutung der Elbinsel eingehend befaßt. Ganz besonders hat Südekum zu jener Zeit in Wort und Schrift auf die ungeheure wirtschaftliche Bedeutung der Insel hingewiesen, hat er doch gelegentlich von ihr gesagt, sie sei das idealste Industriegelände, über das Deutschland zur Zeit verfüge[1]) und hat er gar an anderer Stelle den folgenden interessanten Vergleich geprägt[2]): „Die Insel Wilhelmsburg ist, wenn man einen amerikanischen Vergleich gebrauchen darf, ein Klondyke, d. h. ein Goldland. An keiner Stelle Deutschlands finden sich so ausgezeichnete Vorbedingungen für das Aufblühen einer leistungsfähigen, großzügigen Veredelungsindustrie — und eine starke Industrie ist bereits auf dieser Insel ansässig, mindestens 50 Großbetriebe, von denen einige Weltbetriebe sind — als auf dieser Insel".

Mittlerweile begannen sich im preußischen Lager die öffentlichen gegen Groß-Hamburg gerichteten Stimmen zu häufen, wie denn auch der Pressekampf immer heftigere Formen annahm. Wir nennen in Bezug auf ersteren Punkt zunächst zwei Eingaben vom 4. bezw. 31. März seitens der Vorsteher der Stettiner Kaufmannschaft[3]), in welchen u. a. zum Ausdruck gebracht wurde, daß die Interessen Stettins durch die gegenwärtig zwischen Preußen und Hamburg schwebenden Verhandlungen auf das stärkste berührt würden, daß Preußen wohl in gewissem Maße Opfer bringen könne, es aber bereits über das erforderliche Maß hinausgegangen sei.

---

[1]) Vgl. Albert Südekum, Groß-Hamburg. Der getreue Eckart Nr. 11, 3. Jahrgang 1922, S. 396.

[2]) Derselbe in: Schleswig-Holstein und Groß-Hamburg. Bericht über die schleswig-holsteinische Kundgebung in der Groß-Hamburg-Frage, S. 16.

[3]) Neuere Akten der Handelskammer zu Harburg.

Am 30. März 1922 ferner befaßte sich der pommersche Provinziallandtag mit der Groß-Hamburg-Frage und forderte in einer Entschließung von Preußen, Hamburg nur gegen Entschädigung entgegenzukommen[1]). Besonders hervorgehoben sei auch die am 12. Mai 1922 stattgefundene Erörterung der Groß-Hamburg-Angelegenheit auf dem hannoverschen Provinziallandtage, wo u. a. Staatsrat v. Campe in einem einleitenden Referat auf die Bedeutung Wilhelmsburgs und seine Ausbaumöglichkeiten zu einem erstklassigen preußischen Industriegebiet hinwies, während Oberpräsident Noske sich über die Bedeutung Wilhelmsburgs für das Groß-Hamburg-Problem verbreitete[2]). Bereits vorher, am 8. Mai 1922, hatte sich der Provinzialausschuß mit der Groß-Hamburg-Frage beschäftigt und beschlossen, dem Landtage den nachfolgenden Antrag zu unterbreiten[2]): „Eine Abtretung preußischer Gebiete an Hamburg kann überall nur in Frage kommen, wenn und soweit das erforderlich ist, um die Entwicklung des Hamburger Hafens als ersten deutschen Welthandelshafen sicherzustellen. Eine aus diesem Grunde etwa notwendig werdende Abtretung preußischer Gebietsteile an Hamburg kann nur im Wege des Austausches in Erwägung gezogen werden, wobei jedoch Wilhelmsburg mit Kruseubusch, Kattwyk und Hohe Schaar im vollen Umfange jedenfalls bei Preußen verbleiben muß". Der Provinziallandtag nahm diesen Antrag an bis auf den letzten Absatz: „wobei jedoch Wilhelmsburg usw.", der auf Wunsch der Sozialdemokraten hin aus dem Antrage gestrichen wurde.

Aeußerst ablehnend nahm endlich der Wirtschaftsausschuß Niedersachsen in einer einstimmig gefaßten Entschließung vom 15. Juni 1922 gegen die Pläne Hamburgs Stellung, in der u. a. wörtlich gefordert wird[3]): „Jede Abtretung von Gebietsteilen der Provinz Hannover an Hamburg für Ansiedlung von Industrie sowie für Wohnungsbauten ist abzulehnen. Eine Abtretung preußischer Gebietsteile an Hamburg kommt nur in Betracht für Zwecke der Erweiterung des Hamburger Hafens, soweit ein Bedürfnis hierfür von Hamburg zwingend nachgewiesen wird. In Frage kommt an eventuell abzutretendem Gebiet lediglich das preußische Gelände zwischen dem Köhlbrand und der Alten Süder-Elbe. . . . Bei jeder Abtretung preußischen Gebietes muß Hamburg die Enklave Moorburg an Preußen abtreten und eine angemessene Entschädigung an Preußen zahlen". Aus der umfangreicheren Begründung zur Entschließung seien nur die Schlußworte hier genannt: „Pflichtgemäß müssen wir also zum Ausdruck bringen: Es würde in ganz Niedersachsen von der Elbe bis zur holländischen Grenze nicht verstanden werden, wenn Preußen zu einer solchen Entwicklung die Hand bieten würde, und wir bitten namens der hinter uns stehenden Wirtschaftskreise, daß die preußische Staatsregierung sich einer Abtretung von Wilhelmsburg an Hamburg auf das entschiedenste widersetzt".

[1]) Vgl. Deutsche Allgemeine Zeitung, Nr. 154 vom 31. März 1922.
[2]) Laut Hannoverschem Kurier, Nr. 223 vom 13. Mai 1922.
[3]) Neuere Akten der Handelskammer zu Harburg.

Demgegenüber fehlte es naturgemäß auch auf der Gegenseite nicht an Stimmen bezw. Versammlungen und Entschließung für Groß-Hamburg, um z. B. nur auf eine sozialdemokratische Entschließung auf einer Sitzung der städtischen Kollegien von Altona vom 23. März 1922 für die Verschmelzung beider Städte hinzuweisen[1]).

Die Bevölkerung anderer von Hamburg geforderter preußischer Gebiete rückte hingegen zum Teil sichtlich mehr und mehr von Hamburg ab. Das gilt zumal auch für die der Elbinsel Wilhelmsburg. War die Bevölkerung, namentlich die Arbeiterschaft, nach Ausbruch der Revolution zu weitaus überwiegendem Teil für den Anschluß an Hamburg eingetreten, so machte sich namentlich seit 1922 ein leiser Umschwung unverkennbar geltend. Der Bevölkerung bemächtigte sich eine steigende Unzufriedenheit darüber, daß man ob der Dunkelheit, die über den Verhandlungen schwebte, nicht erfuhr, was mit der Insel werden würde, nicht zuletzt auch darüber, daß Hamburg nicht den Schleier lüftete und darüber Auskunft gab, was es mit Wilhelmsburg vorhatte. Wie es bei solchen Gelegenheiten wohl zu gehen pflegt, durchschwirrten die unglaublichsten Gerüchte die Luft. Man sah das „Gespenst" zum hamburgischen Landgebiet geschlagen zu werden, während man den ausdrücklichen Wunsch hegte, Teil des Stadtgebietes, etwa ein eigener neuer Stadtteil „Süd-Hamburg" zu werden, sonst gar lieber preußisch bleiben wollte. Das Eingreifen Südekums endlich, dessen rege Interessennahme für die Notwendigkeit der industriellen Aufschließung der Insel und die finanzielle Notlage der Gemeinde sowie die einmütige Haltung der preußischen Sozialdemokratie gegen die Groß-Hamburg-Pläne, taten das ihrige, die leise Reaktion gegen die Groß-Hamburg-Bewegung stärken zu helfen.

Daß an dem Eintreten dieses Stimmungsumschwunges kein Zweifel ist, dürften uns wohl die nachfolgenden Aeußerungen aus dem Munde des Wilhelmsburger Bürgermeisters Zeidler bestätigen[2]): „. . . . Aber die Sorge des preußischen Staates für Wilhelmsburg ist nicht so gewesen, wie wir erwartet haben, und daher hat sich eine große Niedergeschlagenheit der Bevölkerung bemächtigt. Als nun im Laufe der Jahre die Groß-Hamburg-Frage auftauchte, da war es nicht verwunderlich, wenn die Bevölkerung sich sagte: Vom preußischen Staat ist nichts zu erwarten, nun wollen wir doch sehen, ob es bei Hamburg besser geht. Ein großer Teil der Wilhelmsburger Bevölkerung neigt daher zu Hamburg. Gebessert haben sich die Verhältnisse im letzten halben Jahre, als wir sahen, daß zum preußischen Staatskommissar für die Groß-Hamburg-Frage Herr Dr. Südekum ernannt wurde und in Preußen

[1]) „Der Tag" vom 24. März 1922.

[2]) Schleswig-Holstein und Groß-Hamburg, Bericht über die schleswig-holsteinische Kundgebung in der Groß-Hamburg-Frage, S. 35. — Vgl. auch Wilhelmsburger Zeitung Nr. 66 vom 18. März 1922. (Direktor der Aktiengesellschaft Neuhof, Nippold, über Groß-Hamburg.)

anscheinend die Zeit gekommen war, wo man einsah, daß etwas geschehen müsse. Und ich muß sagen, es kam bei den Gemeindemitgliedern der Wille durch, bei Preußen zu bleiben. Es wuchs die Beliebtheit Preußens".

So ist es auch zu verstehen, daß z. B. Rudolf Mohr, ein sozialdemokratisches Mitglied des Wilhelmsburger Gemeinderats, der bislang in Wort und Schrift als Wortführer der Wilhelmsburger Arbeiterschaft für den Groß-Hamburg-Anschluß eingetreten war[1]), auf einer Gemeinderatssitzung am 15. Mai 1922 erklärte[2]), die Sozialdemokraten wollten gute Preußen bleiben, wenn Preußen Wilhelmsburg das biete, was die Elbinsel von Hamburg erwarte. Die Stellungnahme des Gemeinderats selbst begann sich dahin zu klären, daß man die Hauptaufgabe darin sah, eine etwaige Aufteilung von Wilhelmsburg wie auch Kattwyk und Hohe Schaar in Hamburg und Preußen zu verhüten, demgegenüber die Anschlußfrage als solche in den Hintergrund trat. Ueber diese Verhältnisse hat sich z. B. Noske auf der oben erwähnten Sitzung des hannoverschen Provinziallandtages u. a. dahin geäußert, daß bei verschiedenen Besprechungen mit berufenen Gemeindevertretern von diesen zum Ausdruck gebracht worden sei, daß Wilhelmsburg gegen eine Teilung seines Gebietes sei, wie es auch eine einseitige Abtretung von Kattwyk—Hohe Schaar ablehne. Es würde also eine restlose Zuteilung des gesamten Gebietes östlich des Köhlbrandes oder der Verbleib bei Preußen gefordert, in welchem letzteren Falle man aber die Mittel um Wilhelmsburg aufzuschließen von der Regierung fordere.

Die bisherige Losung Groß-Hamburg auf der Elbinsel wird fortan immer mehr übertönt von dem Ruf nach baldiger Aufschließung, Verleihung der Stadtrechte und der Einverleibung von Kattwyk—Hohe Schaar.

Wenden wir uns nunmehr wieder den Verhandlungen zu[3]), während welcher Preußen nun mit Nachdruck darauf bestand, daß Hamburg den Beweis erbringe, daß es Wilhelmsburg für Hafenzwecke brauche, und daß es ihm einen Plan über die beabsichtigte Aufschließung vorlege. Hamburg ist dem anscheinend bis zu einem gewissen Grade nachgekommen, ohne indessen den preußischen Wünschen zu genügen, sodaß Preußen den Nachweis als nicht erbracht erachtete. Mit besonderem Nachdruck wiesen die hamburgischen Unterhändler auf die Notwendigkeit der Siedlung in Wilhelmsburg hin, Gedankengänge, denen sich die Vertreter Preußens indessen völlig unzugänglich zeigten. Ein in letzter Stunde von dem preußischen Staatssekretär Dr. Freund vorgelegter Vorschlag, durch Schaffung eines zwischenstaatlichen Organs den jetzigen

[1]) Vgl. z. B. Rudolf Mohr, Wilhelmsburg—Groß-Hamburg, in: Groß-Hamburg, Denkschrift des Hamburger Senats, S. 99 ff. — Derselbe, Die Zukunft Wilhelmsburgs, Hamburger Echo, Nr. 144 vom 25. März 1922.

[2]) Laut Bericht der Wilhelmsburger Zeitung, Nr. 113 vom 16. Mai 1922 über die bezeichnete Gemeinderatssitzung.

[3]) Vgl. Mitteilungen des Hamburgischen Senats an die Bürgerschaft Nr. 395, Hamburg, den 3. Juli 1922.

Schwierigkeiten zu begegnen, fand bei den hamburgischen Unterhändlern keinen Anklang, welche erklärten, daß die Groß-Hamburg-Frage in erster Linie ein territoriales Problem sei, bei dem organisatorischen Maßnahmen nur ergänzende Bedeutung zukommen könne.

Es liegt auf der Hand, daß die Verhandlungen damit auf dem toten Punkt angelangt waren, meinte doch jede Partei, in ihrem Entgegenkommen bis an die Grenze des Möglichen gegangen zu sein. Um vollends Klarheit über den Stand der Dinge zu schaffen, griff Hamburg offenbar aus taktischen Gründen gleichsam wie ein Ertrinkender zu einem Strohhalm als Rettungsanker, indem es den preußischen Unterhändlern am 19. Juni am Schlusse der Verhandlungen die folgenden drei Fragen vorlegte:

1. „Kann Hamburg darauf rechnen, daß das von der Gliederungskommission vorgeschlagene Gebiet zwischen Norder- und Süderelbe an Hamburg vorbehaltlos abgetreten wird, wenn Hamburg dagegen Moorburg an Preußen abtritt?

2. Will Preußen den sogenannten Geestrücken zwischen Schiffbek und Bergedorf an Hamburg abtreten, ohne Gegenleistung dafür zu verlangen?

3. Kann Hamburg darauf rechnen, daß das Alstertal an Hamburg gelangt gegen Groß-Hansdorf-Schmalenbek?"

Diesen Fragen wurde hamburgischerseits u. a. folgendes hinzugefügt: „Von der Beantwortung dieser Fragen müssen wir es abhängen lassen, ob in die Beratung der Frage einer Verwaltungsgemeinschaft zwischen preußischen und hamburgischen Landesteilen eingetreten werden soll. Hamburg ist bereit, in eine Erörterung dieser Frage einzutreten, nachdem in Bezug auf die territorialen Fragen Einverständnis erzielt worden ist. Zu dieser Fragestellung sind wir Unterhändler an sich nicht berechtigt. Wir müssen uns deshalb ausdrücklich die Genehmigung des Senats und der Bürgerschaft dazu vorbehalten. Nur um zu einer Verständigung zu gelangen, bringen wir auf eigene Gefahr das Opfer der Abtretung von Moorburg".

Die preußischen Unterhändler erklärten für die Beantwortung der Fragen nicht kompetent zu sein. Sie ist durch das preußische Staatsministerium selbst erfolgt, das auf jene drei Fragen nachfolgende drei Antworten erteilte[1]):

ad 1: Nein, sondern nur soweit es nachweislich von Hamburg zum notwendigen Ausbau des Hafens gebraucht wird.

ad 2: Nein.

ad 3: Nein.

„Die hamburgischen Wünsche werden demnach sämtlich abgelehnt", heißt es auf Grund der Antwort in der Mitteilung des Senats an die

[1]) Mitteilungen des Hamburgischen Senats an die Bürgerschaft Nr. 395 vom 3. Juli 1922.

Bürgerschaft unter Hinzufügung, daß auch das Entgegenkommen hinsichtlich des Hafenbaues nur ein scheinbares sei, da man Preußen nicht zwingen könne, den für Dritte völlig überzeugend geführten Beweis als geliefert anzuerkennen.

Anders wollte Preußen selbst sein dreifaches „Nein" aufgefaßt wissen, hat doch Südekum gelegentlich in einer Polemik mit der „Vossischen Zeitung" ihm folgenden Sinn unterlegt[1]): „Das preußische Staatsministerium hat diese drei Fragen mit drei „Nein" beantwortet, aber damit dennoch nicht, wie behauptet wird, „sämtliche hamburgischen Wünsche abgelehnt". Denn das erste Nein richtet sich gegen das Wort ‚vorbehaltlos"; das zweite gegen die Verweigerung einer „Gegenleistung", und das dritte gegen eine Forderung, zu deren Begründung nicht einmal Hamburg eine Berufung auf Reichsinteressen ins Treffen führen konnte. Die hamburgische Propaganda möchte aus dem dreifachen „Nein" des Staatsministeriums Kapital gegen Preußen schlagen. Wäre es dem Staatsministerium auf taktische Kniffe angekommen, hätte es — mindestens auf die beiden ersten Fragen — ebensogut mit „Ja" antworten und dann diesem „Ja" entsprechende Klauseln anfügen können. Es hat das in dem Bewußtsein verschmäht, daß es einen vom allgemeinen deutschen Standpunkt aus völlig unangreifbaren Beschluß vertritt" usw.

Der hamburgische Senat teilte dem preußischen Ministerpräsidenten auf das Nein vom 23. Juni unter dem 29. Juni als Antwort mit, daß sich der Senat von der Fortsetzung der bisherigen Verhandlungen keinen Erfolg verspreche, da die abgelehnten Wünsche das „Mindestmaß dessen darstellten, was Hamburg für die weitere Erfüllung seiner Aufgaben im Interesse der deutschen Wirtschaft unbedingt braucht[2])". Gleichzeitig machte er dem Reichskanzler von dem ergebnislosen Verlauf der Verhandlungen Mitteilung, um das Eingreifen des Reichs zugunsten einer befriedigenden Lösung der Groß-Hamburg-Frage zu erbitten. Letzteres geschieht mit den Worten: „Der Senat bittet in der Ueberzeugung, daß im Interesse der deutschen Wirtschaft eine befriedigende Lösung der Groß-Hamburg-Frage auf jeden Fall bald erreicht werden muß, die Reichsregierung in diesem Sinne tätig zu werden. Sollte die Reichsregierung eine nochmalige Verhandlung zwischen Hamburg und Preußen unter Beteiligung und Vorsitz des Reichs für zweckmäßig halten, so ist Hamburg zur Mitwirkung hierbei gern bereit. Andernfalls bittet der Senat, von der in Art. 18 Abs. 1 Satz 2 der Reichsverfassung gegebenen Möglichkeit Gebrauch zu machen und ein verfassungsänderndes Reichsgesetz in die Wege zu leiten".

---

[1]) Vossische Zeitung Nr. 371 vom 8. August 1922.

[2]) Vgl. auch für das Folgende: Mitteilung des Hamburgischen Senats an die Bürgerschaft Nr. 359, Hamburg, den 3. Juli 1922.

Preußischerseits sind, was von Interesse sein dürfte, den hamburgischen Fragen von privater Seite, von Walter Ewoldt, in der bereits mehrfach zitierten Schrift, drei Gegenfragen in Form von Lösungsvorschlägen entgegengestellt worden, die insofern besonders interessant sind, als sie zweifellos den Kern der preußischen Auffassung von einer Lösung der Groß-Hamburg-Frage wiedergeben. Ewoldt schreibt am Schlusse seiner Ausführungen[1]): „Die Fortsetzung der abgebrochenen Verhandlungen verspricht daher nur dann Erfolg, wenn Hamburg auf folgende drei Fragen eine klare, bejahende Antwort gibt:

1. Ist Hamburg bereit, für das ihm von Preußen angebotene Hafengelände, nämlich die hannoverschen Teile der Elbinseln Altenwerder und Finkenwärder (zirka 12 qkm) seine für eigene Häfen nicht benötigten Exklaven Moorburg und Bunthäuser Spitze (zirka 10 qkm) einzutauschen?

2. Ist Hamburg bereit, für das ihm von Preußen angebotene Siedlungsgelände, den Billerücken zwischen Hamburg und Bergedorf (24 qkm) seine rund 20 km von der Elbe entfernt liegenden Exklaven Groß-Hansdorf—Schmalenbek und Wohldorf—Ohlstedt (20 qkm) einzutauschen?

3. Ist Hamburg bereit, prinzipiell der angegebenen preußisch-hamburgischen Verwaltungsgemeinschaft zustimmen und diese in der gleichen Weise mit Befugnissen und Geldmitteln auszustatten wie Preußen?

Gibt Hamburg eine bejahende Erklärung ab, so werden die Verhandlungen sicherlich dazu führen, nicht bloß augenblickliche Schwierigkeiten zu beseitigen, sondern „die Verhältnisse in diesem Wirtschaftsgebiet so zu regeln, daß allen Beteiligten erträgliche Lebensbedingungen und Beziehungen zueinander und dem Ganzen eine gesunde unnötige Störungen ausschließende Fortentwicklung gewährleistet wird".

Im weiteren Verlaufe der Groß-Hamburg-Angelegenheit hat der Besuch des Reichspräsidenten Ebert in Hamburg anläßig der Ueberseewoche im August 1922 eine gewisse Rolle gespielt. Als Antwort auf die Begrüßungsrede des hamburgischen Bürgermeisters Dr. Diestel, in welcher dieser die Groß-Hamburg-Frage führte, hat Ebert damals das Problem laut „Deutscher Tageszeitung" mit nachfolgenden Worten berührt[2]): „Es wäre eine Schuld, die die Geschichte unerbittlich aufrechnen würde, wenn nicht alles geschähe, was nötig ist, um Hamburgs Entwicklung so sehr zu stärken, daß es seine großen Aufgaben in aller Zukunft erfüllen kann. Hamburg, daß sich als Bollwerk des hanseatischen Geistes durch die Jahrhunderte hindurch als freie Stadt erhalten hat, kann erwarten, daß es als deutsches Land nicht nur nach dem Umfange seines Territoriums oder der Zahl seiner Einwohner, sondern nach seiner Bedeutung für den deutschen Handel, deutsche Schiffahrt und deutsche Arbeit gewertet werde als eines der wichtigsten Glieder des

[1]) Walter Ewoldt, Drei Fragen an Hamburg, S. 224 ff.
[2]) Deutsche Tageszeitung vom 23. August 1922.

Reiches" Diese Worte des Reichspräsidenten sind damals von der hamburgischen Presse als Zusage an Hamburg ausgelegt worden, ob mit Recht, lassen wir dahingestellt.

Der Pressekampf hatte mittlerweile immer heftigere Formen angenommen, artete er doch zumal hamburgischerseits in persönliche Angriffe auf Südekum aus[1]), der dann später die preußische Stellungnahme in der Presse besonders nachdrücklich verteidigte[2]). Es ist zu verstehen, daß die hamburgische Presse geradezu frohlockte, als sie im August 1922 die Aufhebung des preußischen Staatskommissariats und damit das offizielle Ausscheiden Südekums aus den Groß-Hamburg-Verhandlungen zum 1. Oktober des Jahres zu melden wußte, eine Nachricht, die sich bewahrheitete[3]). „Damit scheint auch in Preußen endlich die immer von uns vertretene Ansicht durchgedrungen zu sein, daß Dr. Südekum nicht die geeignete Persönlichkeit ist, die Groß-Hamburg-Frage in einer für beide Seiten befriedigenden Weise zu lösen", meinte damals das „Hamburger Fremdenblatt"[3]).

Von den Groß-Hamburg-Gegnern ist der preußische Schritt umso weniger verstanden worden. Das ist ganz besonders auf einer am 3. September 1922 zu Kiel stattgefundenen schleswig-holsteinischen Kundgebung in der Groß-Hamburg-Frage, gelegentlich derer Südekum sprach, zum Ausdruck gekommen, gestaltete sich doch die Versammlung zu einer wahren Vertrauenskundgebung für den preußischen Staatskommissar, dessen ferneres Verbleiben im Amte in einer Entschließung allseitig von der Regierung gefordert wurde[4]). U. a. sprachen sich auch der Bürgermeister von Wilhelmsburg[5]) und ein Vertreter der Handelskammer zu Harburg[6]), auf jener Versammlung im genannten Sinne aus.

Doch es blieb preußischerseits bei dem gefaßten Beschluß, das Staatskommissariat wurde aufgelöst und die Bearbeitung der Groß-Hamburg-Frage in den regelmäßigen Gang der Ministerialinstanzen übernommen. Keineswegs hat indessen, wie wir später sehen werden, die preußische Regierung damit ihre bisherige Stellungnahme zur Groß-Hamburg-Frage irgendwie wesentlich revidiert, wird doch im Gegenteil vielmehr der Anschein erweckt, als betrachte Preußen die Frage nunmehr als erledigt.

---

[1]) Vgl. z. B.: Hamburger Fremdenblatt Nr. 287 vom 23. Juni 1922. — Hamburger Correspondent Nr. 279 vom 18. Juni 1922.

[2]) Albert Südekum: Der wirkliche Stand der Frage Groß-Hamburg (Kölnische Zeitung Nr. 527 vom 27. Juli 1922). — Hamburg, Preußen und das Reich (Vossische Zeitung Nr. 371 vom 8. August 1922). — Die Groß-Hamburg-Frage (Berliner Tageblatt Nr. 365 vom 17. August 1922). — Schlußbemerkungen zur Groß-Hamburg-Frage (Kölnische Zeitung Nr. 587 vom 20. August 1922).

[3]) Hamburger Fremdenblatt Nr. 391 vom 23. August 1922.

[4]) Vgl. Schleswig-Holstein und Groß-Hamburg, Bericht über die schleswig-holsteinische Kundgebung in der Groß-Hamburg-Frage, S. 22 ff.

[5]) Ebenda, S. 35.

[6]) Ebenda, S. 30.

Südekum selbst scheint sich von einem noch nicht vollendeten Werk abgerufen gefühlt zu haben; denn wohl nur so ist es zu verstehen, daß er die letzten Monate vor seinem Abtreten von der „Groß-Hamburg-Bühne" mit rastlosem Eifer dazu benutzte, eine im preußischen Sinne irgendwie positive Lösung der Groß-Hamburg-Schwierigkeiten herbeizuführen, und zwar gingen seine Pläne dahin, Wilhelmsburg mit Harburg zu vereinigen. Was lag bei dem allgemeinen Bedürfnis des Publikums nach Schlagworten näher, als hier von Groß-Harburg-Plänen zu reden, aus der Groß-Hamburg- eine Groß-Harburg-Frage werden zu lassen? Für Hamburg bedeuteten diese Pläne natürlich einen Schlag ins Gesicht, drohte doch die Hoffnung einer Lösung der Groß-Hamburg-Frage in hamburgischem Sinne endgültig dahinzuschwinden. Doch überlassen wir die Darstellung der Entwicklung der Dinge dem nächstfolgenden Kapitel!

15. Kapitel.

Die Groß-Harburg-Frage[1]).

Von der Groß-Hamburg-Frage zu den Bestrebungen zwecks Vereinigung von Wilhelmsburg und Harburg, als deren Hauptverfechter Südekum aufgetreten ist, ist kein weiter Gedankensprung. Vergegenwärtigen wir uns doch nur die bisherige Stellungnahme Harburgs, repräsentiert durch die Handelskammer, während der hamburg-preußischen Auseinandersetzungen, die gar zu durchsichtig erkennen ließ, daß die preußische Seehafenstadt ihre eigene Territorialpolitik verfolgte, sie ihre Hand vor allem nach der vor ihren Toren gelegenen hamburgischen Exklave Moorburg, die ihr von altersher ein Dorn im Auge war, ausstreckte. Harburg hatte, rein verhältnismäßig betrachtet, ja soviel Grund als Hamburg, sich infolge des Gemengelages von hamburgischem und preußischem Gebiet, in eine Zwangsjacke geknöpft zu fühlen, wie sich denn überhaupt zwischen den beiden Städten hinsichtlich Hafen- und Industriefragen interessante Parallelen ziehen lassen. Gleich wie die Hansestadt leiten Harburg keine Augenblicks-, sondern Zukunftssorgen um die Weiterentwicklung seines Hafens, hinsichtlich dessen die Frage des Ausbaues eines längst projektierten vierten Beckens allerdings erst jüngst akut geworden ist[2]). Damit ist dann aber auch die Möglichkeit einer Weiterentwicklung des Hafens jedenfalls auf dem bisher nur in Anspruch

[1]) Vgl. über die wirtschaftliche Entwicklung Harburgs: Heinrich Olep, Die Seehafenstadt Harburg. Einige Beiträge zum wirtschaftlichen Werdegang Harburgs. Harburg 1908. — Preußische Denkschrift 1921, S. 25 ff.

[2]) Vgl. Preußischer Staatsrat. Drucksache Nr. 196 (Gesetzentwürfe). — Sammlung der Drucksachen des Preußischen Landtags, 10. Band, 1. Wahlperiode, 1. Tagung 1921/23. Drucksache Nr. 5390, S. 6197. — Preußischer Staatsrat, Sitzungsberichte, 16. Sitzung am 16. Mai 1923, Sp. 349/50.

genommenen linken Elbufer erschöpft, grenzt doch das vierte Hafenbecken unmittelbar an moorburgisches, also hamburgisches Gebiet. Ganz ähnlich wie Hamburg endlich fehlt es der preußischen Seehafenstadt auch an Industriegelände am seetiefen Wasser, hat sie doch, wie Hamburg, auch bereits eine Anzahl Geländegesuche von Industrien abweisen müssen[1]), während sie über Industriegelände am flußtiefen Wasser, das oberhalb der Harburger Elbbrücken gelegene „Neuland", noch verfügt.

Das bisher nur landwirtschaftlich genutzte Moorburg war für die namentlich seit dem dritten Köhlbrandvertrage mächtig aufstrebende preußische Seehafenstadt noch von besonderem Reiz deswegen, weil sie an dessen Erwerb die altgehegte Hoffnung an einen seetiefen Ausbau der versandeten Alten-Süderelbe knüpfte, ein Gedanke, der nach Olep[2]) 1728 zuerst erörtert worden ist und dessen Kern vor allem darin liegt, Preußen einen von Hamburg völlig unabhängigen Seeweg für Harburg zu verschaffen.

Neuerdings scheint allerdings dieser Plan, was mit dem Erfolg des dritten Köhlbrandvertrages hinsichtlich des Ausbaues des Köhlbrandes zusammenhängen mag, preußischerseits endgültig aufgegeben worden zu sein, läßt doch daran die Stellungnahme Preußens während der Groß-Hamburg-Verhandlungen, seine Bereitwilligkeit zur austauschsweisen Abtretung von Altenwerder und Finkenwärder, die beide an die Alte-Süderelbe stoßen, kaum einen Zweifel.

Harburg selbst, das von einem Anschluß an Hamburg nichts wissen wollte, vor allem wohl, um sich den Vorteil, daß sich der preußische Staat schützend hinter es gestellt hatte, nicht rauben zu lassen, wie auch aus einem gewissen eingefleischten Mißtrauen gegenüber der mächtigen Nachbarstadt heraus, hielt offenbar zu Beginn der Groß-Hamburg-Auseinandersetzungen noch an dem alten Plan bezüglich des Ausbaues der Alten Süderelbe fest, frischte es doch seinen bereits während der Köhlbrandverhandlungen gemachten Vorschlag, Hamburg, Neuhof, Kattwyk und Hohe Schaar im Austausch gegen Moorburg anzubieten, zunächst wieder auf. Diese Stellungnahme hat es dann allerdings im Laufe der Groß-Hamburg-Entwicklung wohl auf Grund der preußischen Einstellung zu den Territorialfragen revidiert und sich dem uns bekannten preußischen Standpunkt angepaßt.

Hatte sich Weber, der Präsident der Handelskammer in Harburg, in dem erwähnten Gutachten vom Februar 1921 noch gegen eine Abtretung Altenwerders und Finkenwärders ausgesprochen, indem er damals schrieb[3]): „Mit der Abtretung preußisch Finkenwärders und Altenwerders würde Preußen der einzigen Mündung der Süder-Elbe, die es zur Zeit noch

[1]) Siehe Preußische Denkschrift 1921, S. 27.
[2]) Heinrich Olep, a. a. O. S. 9.
[3]) Gutachten der Zentralstelle für die Gliederung des deutschen Reiches zur Frage Groß-Hamburg, Anlage 15, S. 2.

besitzt, verlustig gehen und sich damit für immer der Möglichkeit berauben, für seine Gebietsteile einen direkten von Hamburg unabhängigen Seeweg zu schaffen. Dieses würde eine sehr schwere, nie wieder gutzumachende Schädigung der preußischen Interessen bedeuten. Ist auch die Schaffung eines solchen direkten Seeweges zur Zeit noch nicht erforderlich, so wird doch in absehbarer Zeit der Fall eintreten, daß infolge der Entwicklung von Harburg, Wilhelmsburg und der übrigen am Köhlbrand gelegenen Terrains dieser den Verkehr nicht mehr bewältigen kann und ein direkter Seeweg zur Entlastung des Köhlbrandes geschaffen werden muß", so wird demgegenüber die Stellungnahme der Handelskammer in einem Bericht über ihre Tätigkeit im Jahre 1922 als folgendermaßen umrissen hingestellt[1]): „Sachlich war der Standpunkt der Handelskammer hierbei damit umrissen, daß ohne Hemmungen zu Hafenerweiterungszwecken erforderliche Gebiete, wie als solche die Inseln Altenwerder und Finkenwärder allein in Frage kommen, an Hamburg abgetreten werden könnten, Pläne aber, wie die Uebergabe von Wilhelmsburg oder irgendwelcher Teile dieser Insel, garnicht in den Kreis der Erwägungen gezogen werden dürften. Auch an dem alten Grundsatz, daß Gebietszuweisungen nur im Wege des Austausches mit Billigkeit erfolgen könnten, wobei für Preußen ein bedeutungsvolles Interesse für Moorburg besteht, wurde festgehalten".

Mit der der preußischen Auffassung angepaßten Neueinstellung Harburgs zu den groß-hamburgischen Gebietsfragen mußte die Bedeutung Moorburgs für die Stadt naturgemäß in ein völlig neues Licht rücken, sie sich nach allem Gesagten herabmindern, noch dazu, wo ein Blick auf die Karte lehrt, daß auch eine eventuelle Weiterentwicklung der Harburger Hafenanlagen auf moorburgischem Gebiet zunächst auf den Ausbau der Alten-Süderelbe hindrängt, und daß ohnedem die Entwicklungsmöglichkeiten weit geringer sind, zumal wenn die Alte-Süderelbe zur hamburgisch-preußischen Grenze gemacht würde. Kein Wunder, daß sich da der Blick Harburgs mehr und mehr auf die gegenüberliegenden Inseln Kattwyk-Hohe Schaar als auf das Hafen- und Industriegelände der Zukunft für sich konzentrierte, und daß nun erst vollends, seit eine Lösung der Groß-Hamburg-Frage und damit der Erwerb Moorburgs aussichtslos erscheinen mußte.

Damit aber, daß Harburg die gegenüberliegenden Inseln in seine Interessensphäre aufnahm, geriet es unausbleiblich in Interessenkonflikt mit Wilhelmsburg, das diese rein geographisch betrachtet ja zweifellos zu ihm gehörigen Gebiete bereits seit langen Jahren für sich begehrte[2]).

Hier eine friedliche Regelung anzubahnen, indem man beide Gegner vereinigte, ist wohl das Hauptmotiv für die Zusammenschlußbestrebungen von Harburg mit Wilhelmsburg seitens Südekums gewesen. Mit spielt

---

[1]) Die Tätigkeit der Handelskammer zu Harburg im Jahre 1922. Herausgegeben von der Handelskammer Harburg-Elbe. Erschienen 1923. S. 3.

[2]) Vgl. Wilhelmsburger Zeitung Nr. 224 vom 25. September 1922.

außerdem noch, daß man die von Wilhelmsburg gewünschte Verleihung der Stadtrechte, die die Neuerrichtung einer Anzahl öffentlicher Anstalten, wie Amtsgericht, Gefängnis, Krankenhaus, Schulen usw. notwendig macht, für zu kostspielig hielt, sich vielmehr von einer Vereinheitlichung der Verwaltung beider Gemeinden weitgehende Kostenvorteile, die man der Erschließung der Elbinsel zugute kommen lassen könne, versprach[1]).

Man übersah dabei jedoch eines, und zwar die Hauptsache, daß nämlich zur Aufrechterhaltung einer Stadteinheit ein gewisses Maß nachbarlicher Interessengemeinschaft erforderlich ist, übersah, daß das Gesicht Wilhelmsburgs nicht Harburg, sondern unzweifelhaft Hamburg zugekehrt ist. Darin liegt der tiefere Grund, weshalb sich die Bevölkerung der Elbinsel den Plänen Südekums nicht fügte, seine Bestrebungen zum Scheitern verurteilt wurden.

Hören wir nunmehr, wie sich die Dinge im Einzelnen entwickelt haben! Den Auftakt insofern als seitdem die Groß-Harburg-Frage öffentlich ins Rollen kam, bildete eine im September 1922 stattgefundene Versammlung der sozialdemokratischen Partei Wilhelmsburgs, auf der Südekum u. a. ausführte, daß die Verhandlungen zwischen Hamburg und Preußen als endgültig abgebrochen gelten könnten, Preußen daher eine Aufschließung der Elbinsel in aller nächster Zeit selbst in Angriff nehmen werde[2]). Für Hafenzwecke kämen hierbei nur Kattwyk und Hohe Schaar in Frage, die man an Hamburg nicht hätte abtreten können, weil dann der verbleibende Teil Wilhelmsburgs ein Krüppel und auch der Entwicklung Harburgs ein endgültiges Ziel gesetzt sei. Auch steuerliche Erleichterungen würden Wilhelmsburg gewährt werden. In der sich anschließenden Diskussion wurde von einem sozialdemokratischen Gemeinderatsmitglied die Frage an Südekum gerichtet, ob sich die Gerüchte bewahrheiteten, daß Wilhelmsburg in Harburg eingemeindet werden solle, bejahendenfalls er eine Entschließung dahingehend unterbreite, daß für Wilhelmsburg nur ein Anschluß an Hamburg oder die Erhebung zu einer selbständigen Stadtgemeinde in Frage käme, ein Anschluß an Harburg auf jeden Fall abgelehnt werden müsse. In einer Antwortrede gab Südekum zu, daß die Frage des Anschlusses der Elbinsel an Harburg preußischerseits tatsächlich erwogen werde, aber noch nicht entschieden sei. Kattwyk und Hohe Schaar könnten nicht an Wilhelmsburg kommen, da dadurch die Entwicklung des Harburger Hafens behindert würde. Die tatsächlich eingebrachte Entschließung wurde damals auf Grund des Einflusses Südekums mit großer Mehrheit abgelehnt.

Seitdem kam der Stein vollends ins Rollen. In einer Sitzung am 25. September 1922 befaßte sich der Wilhelmsburger Gemeinderat mit den Vereinigungsbestrebungen[3]). Ueber die von ihm eingenommene Stellung-

[1]) Vgl. Wilhelmsburger Zeitung Nr. 228 vom 29. September 1922.
[2]) Vgl. Wilhelmsburger Zeitung Nr. 223 vom 23. September 1922.
[3]) Laut Protokoll über die betreffende Sitzung.

nahme heißt es in den Gemeinderatsprotokollen: „Der Gemeinderat hält an der Selbständigkeit Wilhelmsburgs fest und lehnt es nach eingehender Verhandlung vorläufig einstimmig ab, eine grundsätzliche Erklärung über die Vereinigung der Gemeinde Wilhelmsburg mit der Stadt Harburg abzugeben. Auf diesem Standpunkt beharrte der Gemeinderat auch in einer Sitzung vom 27. September 1922[1]). Am 28. September fand unter dem Vorsitz Südekums eine erste Aussprache zwischen Vertretern der Gemeinde Wilhelmsburg und der Stadt Harburg im Harburger Rathause statt, die zu dem Beschluß führte, daß weitere Verhandlungen von je einer Kommission der Stadt Harburg und der Gemeinde Wilhelmsburg geführt werden sollten, die bindende Beschlüsse aber nicht fassen dürften, sondern ihre Beschlüsse den zuständigen Körperschaften zu übermitteln hätten[2]). Im übrigen ist zu bemerken, daß die Vertreter Wilhelmsburgs jegliche Stellung nehmende Erklärung von sich aus damit ablehnten, daß sie zuvor den Willen der Bevölkerung der Elbinsel feststellen müßten[2]).

Die Wilhelmsburger standen, wie ein Blick in die damalige Presse lehrt, den Anschlußplänen denkbar ablehnend gegenüber[3]). Namentlich die Wilhelmsburger Sozialdemokratie sagte diesen Bestrebungen harten Kampf an, entsandte sie doch gleich im Anschluß an die erwähnte Sitzung in Harburg zwei Vertreter nach Berlin, die sich bei den zuständigen Ministerien erkundigen sollten, ob man es mit Plänen der Regierung oder mit reiner Privatinitiative Südekums zu tun habe[4]). Die Erregung stieg, als man von zuständiger ministerieller Seite erfuhr[4]), daß der Regierung von irgendwelchen auf die Vereinigung von Wilhelmsburg mit Harburg gerichteten Plänen nichts bekannt sei, daß in der Frage nichts unternommen würde, bevor nicht die Verhandlungen zwischen Hamburg und dem Reiche beendigt seien. Erst wenn die Verhandlungen scheitern sollten, würde das Schicksal Wilhelmsburgs erörtert werden, aber nicht ohne nicht vorher die berechtigten Wünsche der Gemeinde gehört zu haben.

Eine Klarstellung des wahren Sachverhaltes ist etwas später durch den amtlichen preußischen Pressedienst[5]) dahin erfolgt, daß am 22. Juli 1922 kommissarische Besprechungen von Vertretern der preußischen Fachminister im Staatsministerium über die kommunalen Verhältnisse der preußischen Nachbargemeinden Hamburgs und über die Aufschließung Wilhelmsburgs stattgefunden haben. Neben anderen Fragen sei die Frage einer kommunalen Neugliederung aufgetaucht mit dem Ergebnis, daß die Vereinigung Wilhelmsburgs und Harburgs als notwendig erachtet wurde.

---

[1]) Laut Protokoll über die betreffende Sitzung.

[2]) Siehe Wilhelmsburger Gemeindeprotokoll vom 28. September 1922.

[3]) Vgl. Wilhelmsburger Zeitung Nr. 225 vom 26. September 1922, Nr. 226 vom 27. September 1922, Nr. 229 vom 30. September 1922 und Nr. 233 vom 5. Oktober 1922.

[4]) Vgl. Wilhelmsburger Zeitung vom 2. Oktober 1922. — Hamburger Fremdenblatt Nr. 462 vom 4. Oktober 1922.

[5]) Wilhelmsburger Zeitung Nr. 269 vom 16. November 1922.

Ueber die kommissarische Besprechung seien am 28. September 1922 in Harburg von Südekum und den Vertretern des Ministeriums des Innern durchaus zutreffende Mitteilungen gemacht worden. Auf Grund dieser kommissarischen Besprechung habe das zuständige Ministerium des Innern gemeinsam mit Südekum die vorbereitende Bearbeitung übernommen und habe selbstverständlich mit den betreffenden Kommunalverbänden Fühlung genommen. Daß Braun und die übrigen Fachminister nicht unterrichtet gewesen seien, erkläre sich aus dem vorbereitenden Charakter der Maßnahmen.

Wenig fruchtbringend gestalteten sich die Arbeiten der harburgisch-wilhelmsburgischen Kommissionen für die Vereinigung, auf die es nunmehr einen Blick zu werfen gilt. In einer Sitzung vom 17. Oktober 1922 wurde beschlossen, vor der Erörterung der Frage der Vereinigung beider Gemeinden, zunächst die preußische Regierung um genauere Mitteilung über die auf der Elbinsel in Aussicht genommenen Aufschließungsarbeiten zu bitten[1]). Daraufhin traf vom preußischen Ministerpräsidenten Braun im Dezember 1922 ein Antwortschreiben ein, in welchem es u. a. heißt[1]): „Die Staatsregierung ist entschlossen, die Aufschließung der Insel Wilhelmsburg durch Hafen- und Kanalbauten mit möglichster Beschleunigung in Angriff zu nehmen und durchzuführen. Mit der Bearbeitung der Pläne ist begonnen worden. In Frage kommen besonders der Ausbau der Rethe und des Reiherstiegs und der Bau von Kanälen im Ostteil von Wilhelmsburg sowie die Schaffung von Industriegelände an diesen Wasserstraßen. Die Arbeiten befinden sich jedoch noch im Stadium vorbereitender Beratungen". Weiter ist in diesem Schreiben darauf hingewiesen, daß, bevor die Aufschließungspläne feste Gestalt annehmen könnten, die Groß-Hamburg-Verhandlungen abzuwarten seien. Hinsichtlich der Frage einer Vereinigung von Wilhelmsburg mit Harburg endlich heißt es: „Offen muß auch noch die Frage bleiben, welchen Einfluß die Ausführung der in Aussicht genommenen Projekte auf den etwaigen Zusammenschluß von Harburg und Wilhelmsburg haben wird. Im Interesse beider Kommunen wird es liegen, wenn sie in der Frage, welche Gesichtspunkte vom Standpunkte der beiden Gemeinwesen für die Beurteilung des Zusammenschlußgedankens in Betracht zu ziehen sind, zu einer gewissen Klärung kommen könnten".

Wilhelmsburgs Stellung hatte sich bereits vor dem Eingang des letzteren Schreibens dahin gefestigt, daß es offen zur Bekämpfung der Groß-Harburg-Bestrebungen überging. Das zeigt ein einstimmig gefaßter Gemeinderatsbeschluß vom 19. Oktober, den Bürgermeister zu beauftragen, die Stadtwerdung der Gemeinde unter Vereinigung mit dem Gutsbezirk Kattwyk und Hohe Schaar zu beantragen[2]). „Die Preußische

[1]) Vgl. Wilhelmsburger Zeitung Nr. 6 vom 8. Januar 1923.

[2]) Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 19. Oktober 1922.

Staatsregierung wird gebeten, diesem Antrage mit größter Beschleunigung Folge zu geben. Glaubt die Preußische Staatsregierung dem Antrage nicht stattgeben zu können, so bittet der Gemeinderat veranlassen oder gestatten zu wollen, daß eine Befragung der Bevölkerung der Gemeinde Wilhelmsburg darüber stattfindet, ob eine Vereinigung mit Harburg oder Hamburg erwünscht ist".

Eine Neubelebung — es sollte sich allerdings nur um ein kurzes Aufflackern handeln — erfuhren hingegen die Groß-Hamburg-Verhandlungen, um das hier kurz anzuschließen. Sie wurden dem hamburgischen Wunsche gemäß vom Reiche aus in die Wege geleitet. Auf Einladung des Reichsministeriums des Innern wurden die Besprechungen zwischen Preußen und Hamburg am 3. November unter Vorsitz von Dr. Köster in Berlin wieder aufgenommen. Zeitungsnachrichten zufolge trugen sie vornehmlich informatorischen Charakter und beharrten beide Parteien auf ihrem alten Standpunkt[1]). Am 11. November erfolgte eine Kundgebung der hamburgischen Universität für die Schaffung von Groß-Hamburg[2]).

Zu Beginn des Jahres 1923 ließ der Einbruch der Franzosen in das Ruhrgebiet die Groß-Hamburg-Frage vorerst in den Hintergrund treten. Während die Verhandlungen infolgedessen vorläufig ruhten, arbeitete Preußen in der Stille weiter, indem es, abgesehen von der Beschäftigung mit den Aufschließungsplänen für Wilhelmsburg Anfang Februar die Bauräte Brix und Oelsner mit den Vorarbeiten für die Aufstellung eines Generalsiedlungsplanes für das um Hamburg gelegene preußische Staatsgebiet betraute.

Am 9. März wurden dann die Groß-Hamburg-Verhandlungen unter dem Vorsitz des Staatsministers a. D. Dr. Drews in Berlin wieder aufgenommen. Laut Bericht der „Berliner Volkszeitung"[3]) wurde preußischerseits angeregt, um schneller vorwärts zu kommen, das Hafen- und Siedlungsproblem getrennt zu behandeln, was indessen Hamburg ablehnte. Die bis auf den heutigen Tag letzte Verhandlung fand am 11. März statt, ohne ein positives Ergebnis zu zeitigen. Es erfolgte indessen an diesem Tage kein eigentlicher Abbruch der Verhandlungen, sondern man dachte lediglich an eine Unterbrechung, wie aus den nachfolgenden Aeußerungen des hamburgischen Bürgermeisters Diestel in einer im April 1923 stattgefundenen Bürgerschaftssitzung klar hervorgeht[4]): „Hier kann ich aber erklären, daß die durch die Zeitungen gegangene Notiz, als wenn in der Groß-Hamburg-Frage die Verhandlungen von

---

[1]) Vgl. Frankfurter Zeitung Nr. 791 vom 4. November 1922. — Hamburger Nachrichten Nr. 513 vom 2. November 1922.

[2]) Vgl. Hamburger Echo Nr. 500 vom 12. November 1922.

[3]) Berliner Volkszeitung Nr. 159 vom 5. April 1923.

[4]) Stenographische Berichte über die Sitzungen der Bürgerschaft zu Hamburg im Jahre 1923. 17. Sitzung vom 13. April 1923, S. 416.

Hamburg abgebrochen seien, auf einem Irrtum beruht, unrichtig ist. Sie sind nicht abgebrochen, sondern nur unterbrochen, und wir haben lediglich die Erklärung herausgegeben, daß die letzte vor einigen Wochen stattgehabte Verhandlung zu einer Verständigung noch nicht geführt hat".

---

16. Kapitel.

Inangriffnahme der Aufschließung Wilhelmsburgs durch Preußen.

Kaum war die letzterwähnte Unterbrechung der Groß-Hamburg-Verhandlungen erfolgt, als Preußen Mitte März 1923 mit einem fertigen Gesetzesentwurf „für die Bewilligung von Staatsmitteln zur Erschließung der Elbinsel Wilhelmsburg"[1]) auf den Plan trat. Für uns von Interesse ist nur der § 1 des Entwurfes, der dahin lautet:

„Die Staatsregierung wird ermächtigt, für die Erschließung der Elbinsel Wilhelmsburg, und zwar:

a) für den Ausbau des Reiherstiegs und der Rethe einen Betrag von 28 Milliarden Mark (Achtundzwanzig Milliarden Mark);

b) für den Bau eines Kanales quer durch den Ostteil der Insel einen Betrag von 20 Milliarden Mark (Zwanzig Milliarden Mark)

zusammen: 48 Milliarden Mark (Achtundvierzig Milliarden Mark)[2]),

nach Maßgabe der von dem zuständigen Minister festzustellenden Plänen zu verwenden".

Dem Gesetzentwurf ist eine umfassende Begründung[1]) beigegeben, aus der wir wenigstens die wesentlichsten, uns neuen Punkte herausgreifen wollen[3]).

Es heißt darin u. a.: „Auf die Dauer geht es aber nicht an, dieses wertvolle Hafengelände, das beste über das Deutschland verfügt, brach liegen zu lassen. Soll die deutsche Wirtschaft wieder aufgebaut werden, so muß gerade hier an den Toren des Weltverkehrs alles geschehen, um die

---

[1]) Siehe Sammlung der Drucksachen des Preußischen Landtags, 1. Wahlperiode, 1. Tagung 1921/23, 10. Band, Nr. 5390, S. 6196 ff. — Vgl. auch: Preußischer Staatsrat, Gesetzentwürfe u. a. 1923, Nr. 101.

[2]) Es handelt sich um Papiermarksummen.

[3]) Vgl. auch: P. Max Grempe, Wilhelmsburg, der neue deutsche Nordseehafen. „Der Weltmarkt", Band 1923, Nr. 44/47 vom 16. November, S. 496 ff.

gegebenen Möglichkeiten zu entwickeln und insbesondere dem Drängen der Industrie nach seetiefem Wasser Rechnung zu tragen, das sich aus der gegen früher veränderten Wirtschaftslage ergibt.

Der Ausbau des Wilhelmsburger Hafengebietes ist eine Aufgabe von Jahrzehnten. Zunächst sind nur die ersten Erschließungsarbeiten in Aussicht genommen, das Hafengelände soll zu Wasser für See- und Binnenschiffe, zu Lande durch Gleisanschluß zugänglich gemacht werden. Die Herstellung und der Ausbau der eigentlichen Hafenbecken wird dann je nach dem Bedürfnis vorgenommen werden, die jetzigen Bauten sollen nur die Möglichkeit schaffen, Umschlags- und gewerbliche Anlagen jederzeit herstellen zu können, ohne daß mehr geschehen muß als der rein örtliche Ausbau.

Ganz von selbst ergibt sich die oben schon erwähnte Teilung, daß Anlagen für den Seeschiffsverkehr nur westlich der Bahn errichtet, und daß die Gebiete östlich der Bahn nur dem Binnenschiffsverkehr zugänglich gemacht werden können. Da Umschlag im reinen Binnenverkehr kaum vorkommt, ist das Gebiet östlich der Bahn nur für gewerbliche Niederlassungen vorbehalten, während das Gebiet westlich der Bahn für Seehandelshäfen und solche gewerblichen Anlagen bestimmt ist, die unmittelbaren Verkehr mit den Seeschiffen erfordern. Alle gewerblichen Anlagen, die nicht unbedingt diesen unmittelbaren Umschlag zum Seeschiff und damit seeschiffstiefes Wasser brauchen, müssen in das Gebiet östlich der Bahn verwiesen werden".

„In welchem Umfange westlich der Bahn Handelshäfen, in welchem Umfange gewerbliche Anlagen zu errichten sein werden, kann heute noch nicht übersehen werden. Das Gebiet von Kattwyk-Hohe Schaar liegt für Handelshäfen nicht ungünstig, ihre Herstellung wird aber voraussichtlich eine erhebliche Verbreiterung ihrer Zufahrtstraße von See her, des Köhlbrandes, und im Zusammenhange damit größere Strombauten an der ganzen Süderelbe notwendig machen. Wenn später auch der volle Ausbau des Gebietes wirtschaftlich so lohnend sein kann, daß die genannten Folgebauten in Kauf genommen werden können, so liegt für Preußen doch zur Zeit keine Notwendigkeit vor, hier Handelshäfen zu schaffen. Es kommt hinzu, daß diese einen Wettbewerb zu den jetzt im Ausbau begriffenen neuen Hamburger Häfen bedeuten würden. Ein Wettbewerb mit Hamburg wird aber zu vermeiden, vielmehr werden nur solche Bauten auszuführen sein, die vom allgemeinen deutschen Standpunkt aus geboten sind, wie sie also auch bei einheitlicher Verwaltung des ganzen Hafengebiets — unabhängig von Fragen der Gebietshoheit — geschaffen werden würden. Deshalb soll auch den Plänen eines gemeinschaftlichen Ausbaues von Kattwyk-Hohe Schaar, über die zur Zeit zwischen Hamburg und Preußen verhandelt wird, nicht vorgegriffen werden. Da nun industrielle Anlagen, die seeschiffstiefes Wasser erfordern, zunächst noch außerhalb des Gebietes von Kattwyk-Hohe Schaar am Reiherstieg oder nach Norden zu

bei Neuhof angesiedelt werden können, kann die Entscheidung, ob Kattwyk-Hohe Schaar für Handelshäfen oder für gewerbliche Anlagen zu verwenden ist, vorläufig noch verschoben werden".

„Aus diesem Grunde" — wird weiter gesagt — „ist zunächst nur der Ausbau des preußischen Teiles des Reiherstieges und seine Verbindung über die ebenfalls auszubauende Rethe mit dem Köhlbrand vorgesehen.... Der Ausbau der Rethe ermöglicht dagegen eine gute Verbindung mit dem Köhlbrande, sodaß später im endgültigen Ausbau eine zusammenhängende Seeschiffahrtstraße vorhanden sein wird, die vom Köhlbrand in der Höhe des Neuhofer Kanales abzweigt und in schlankem Zuge bis zur Sperrschleuse am oberen Ende des Reiherstieges führt. Der Reiherstieg soll bis zur Abzweigung der Rethe sofort in endgültiger Breite (in der Sohle 124 m) hergestellt werden, damit seine Ufer sogleich besiedelt werden können. Er enthält eine Wassertiefe von 7,60 m unter mittlerem Hochwasser und 5,50 unter mittlerem Niedrigwasser, wie sie beispielsweise in den älteren Hamburger Häfen (Sandtor-Grasbrookhafen) vorhanden ist. Die Rethe soll künftig im unteren, nach dem Köhlbrande zu liegenden Teile eine Sohlenbreite von 200 m, im oberen Teile von 150 m haben. Sie wird vorläufig nur auf einer kurzen Strecke an der Mündung in den Köhlbrand in endgültiger Breite hergestellt, sonst nur in 60 m Breite. Von vornherein jedoch soll sie eine um 2 m größere Wassertiefe erhalten als der Reiherstieg (ungefähr der Tiefe des Segelschiff-, India- und Hansahafens entsprechend); ihre endgültige Tiefe wird von den künftigen Hafenanlagen abhängig sein, zu denen sie den Zugang vermittelt. Das nördlich der Rethe liegende Stück des Reiherstieges bleibt vorläufig unverändert liegen. Rethe und Reiherstieg erhalten Befeuerung.

„Der Ausbau beider Stromarme schafft an ihren Ufern sofort greifbares Gelände für gewerbliche Unternehmungen, das durch Stichkanäle und Seitenbecken noch weiter erschlossen werden kann. Ebenso ist die Abzweigung von Umschlagsanlagen ohne weiteres möglich.... Der Gleisanschluß soll zunächst vom Bahnhof Wilhelmsburg ausgebaut werden. Das Gleis von hier zur Sperrschleuse des Reiherstieges ist schon vor langen Jahren landespolizeilich geprüft und soll nun — vielleicht mit einigen Aenderungen — ausgeführt werden. Von der Sperrschleuse wird ein Stammgleis für alle künftigen Anschlüsse bis zur Nordspitze des Gutsbezirks Kattwyk-Hohe Schaar so geführt, daß es tunlichst die erst später endgültig festzulegenden Hafenpläne nicht stört.

Der Aufschluß der Ostseite der Insel soll durch einen Kanal bewirkt werden, der ähnlich wie der Reiherstieg von der Süderelbe quer durch die Insel zur Norderelbe führt. Der Kanal wird an seinem oberen Ende durch eine Sperrschleuse abgeschlossen, so daß er nicht durchströmt wird; nach unten steht er in offener Verbindung mit der Norderelbe. Da das Gelände unter Mittelhochwasser liegt, wird der Kanal zunächst eingedeicht. Später werden mit der fortschreitenden Besiedlung seitliche Stichkanäle abgezweigt".

Im Folgenden ist dann noch weiter gesagt, daß das erschlossene Gelände mittels der im Westen frei werdenden Bodenmengen aufgehöht und die Geländezungen zwischen den Stichkanälen von Land her durch Straßen- und Eisenbahnanschlüsse zugänglich gemacht werden sollen. Die endgültige Gestaltung der Gleisanschlüsse, wie auch die der Linienführung des Kanals liege noch nicht fest. „Die Gleise werden entweder zum Bahnhof Wilhelmsburg geführt, gegebenenfalls über den von Hamburg geplanten Peutebahnhof, oder an der Bunthäuser Spitze in eine von der Reichsbahn geplante Güterumgehungsbahn zwischen den neuen Verschiebebahnhöfen Meckelfeld (östlich Harburg) und Billwärder (östlich Hamburg). In letzterem Falle werden auch die Hafenanlagen im Westteile der Insel an die Umgehungsbahn angeschlossen werden können; der künftige Hauptbahnhof für alle Wilhelmsburger Anlagen wird dann an der Bunthäuser Spitze und anschließend daran südlich der Süderelbe liegen". Ueber den Ausbau des Reiherstiegs — ist weiter gesagt — müsse noch mit dem Reich als dessen Eigentümer Einvernehmen erzielt werden. Wie Hamburg die Norderelbe bereits zugewiesen sei, wäre in Aussicht genommen Preußen die Verwaltung der Wasserläufe im preußischen Teil der Stromspaltung zu übertragen. „Die Wirtschaftlichkeit der geplanten Bauten bedarf angesichts der einmal vorhandenen politischen Notwendigkeiten und der auf dem hamburgischen Teil des Stromspaltungsgebietes sowie auf einem Teil von Wilhelmsburg bereits mit Erfolg ausgeführten Aufschließung eigentlich keiner besonderen Begründung. Die für den Ausbau verwendeten Geldmittel erhöhen den Wert des erschlossenen Geländes derart, daß sie mit der fortschreitenden Besiedlung sehr bald wieder einkommen werden. Bei dem Ausbau von Rethe und Reiherstieg handelt es sich nur um einen Teil der Erschließung des gesamten berührten Gebietes. Wenn auch große Geländeflächen sofort unmittelbar nutzbar gemacht werden können, so sind doch im Gebiet von Kattwyk-Hohe Schaar noch weitere Hafenbauten zur Erschließung nötig, die den jetzigen Ausbau als Grundlage benutzen.

Rein zahlenmäßig kann schwer angegeben werden, wie weit der jetzige Ausbau dem jetzt erschlossenen Gelände, wie weit er dem künftigen Ausbau, dessen Art noch garnicht fest steht, zur Last geschrieben werden muß. Rechnet man, daß auf beiden Ufern von Reiherstieg und Rethe ein je 300 m breiter Streifen die gesamten jetzigen Ausbaukosten tragen soll, eine offenbar zu ungünstige Annahme, so ergibt sich eine Belastung von noch nicht zwei Goldmark für ein Quadratmeter. Der Wertzuwachs des Geländes erscheint erheblich höher, wenn man bedenkt, daß vor dem Kriege gleichwertiges Gelände am seeschifftiefen Wasser beispielsweise im Harburger Hafen mit 18 Mark für ein Quadratmeter bezahlt worden ist.

Für den Ausbau des Ostteiles von Wilhelmsburg stellen sich die Kosten für den Kanal mit Schleuse, Deichen und Brücken sowie dem Gleis- und Straßenanschluß auf etwa 1,30 Goldmark für 1 Quadratmeter des erschlossenen Geländes. Die Kosten für die Stichbecken und ihren Ausbau werden von den Anliegern außerdem noch aufzuwenden sein.

Die Bauarbeiten des ersten Ausbaues werden zweckmäßig durch den Staat ausgeführt. An dem Unternehmen werden aber die Gemeinden und die privaten Anlieger zu beteiligen sein. Für den Westteil der Insel ist in Aussicht genommen, für die Verwertung des erschlossenen Geländes eine Hafengemeinschaft zu bilden, in der der Staat, die Gemeinde Wilhelmsburg, die Stadt Harburg, vielleicht auch die für das Hafengebiet in Frage kommenden Unternehmungen und Grundbesitzer nach Maßgabe ihrer Interessen und ihres Besitzes unmittelbar oder mittelbar vertreten sind. Für den Ostteil soll eine ähnliche Gesellschaft gebildet werden, die aber zugleich den weiteren Ausbau durch Stichkanäle und Geländeaufhöhung zu übernehmen haben wird, soweit er nicht den sich ansiedelnden Unternehmungen auferlegt werden kann. In beiden Fällen wird der Geldgeber fast ganz der Staat sein. Sowohl im Westen, wie auch im Osten muß für den Ausbau ein Teil des noch nicht in öffentlicher Hand befindlichen Grundbesitzes rechtzeitig gesichert werden. Aus diesem Grunde wird der vorliegende Gesetzentwurf eingebracht, ehe die Ausbaulinien endgültig festliegen und ehe mit den Beteiligten über die Gründung der geplanten Gesellschaften verhandelt ist.

Die Gesamtkosten der jetzt beabsichtigten Bauten sind in Goldmark folgende:

I. Ausbau von Rethe und Reiherstieg.

1.	Grunderwerb	850 000 ℳ
2.	Ausbau der Rethe	2 290 000 „
3.	Ausbau des Reiherstiegs	2 640 000 „
4.	Bahngleis vom Bahnhof Wilhelmsburg bis zur Sperrschleuse	415 000 „
5.	Bahngleis auf Kattwyk	100 000 „
6.	Befeuerung	40 000 „
7.	Ausbau des Bahnhofes	375 000 „
8.	Insgemein	940 000 „
	zusammen:	7 650 000 ℳ

II. Aufschließung des Ostteils von Wilhelmsburg.

1.	Grunderwerb	7 500 000 ℳ
2.	Erd- und Böschungsarbeiten	2 650 000 „
3.	Schleusen und Sielbauten	1 270 000 „
4.	Brücken	120 000 „
5.	Insgemein	1 260 000 „
	zusammen:	12 800 000 ℳ

Bei der Preislage vom 1. März 1923 sind erforderlich:

1.	für den Westteil	28 Milliarden Papiermark,
2.	für den Ostteil	20 Milliarden Papiermark,
	zusammen:	48 Milliarden Papiermark.

In Hamburg riefen die preußischen Pläne für Wilhelmsburg, wie aus der hamburgischen Presse hervorgeht, außerordentliche Erregung wach. „Wenn diese Mitteilungen zutreffen", schrieb damals das „Hamburger Fremdenblatt" u. a.[1]), „so ist damit selbstverständlich die Groß-Hamburg-Frage erledigt; denn Hamburg wird unter solchen Verhältnissen nicht geneigt sein, weiter zu verhandeln". Aehnlich scharf äußerten sich auch z. B. die „Hamburger Nachrichten" u. a. dahin[1]): „Einstweilen scheint das alles nur ein Fühler zu sein. Man kann sich kaum denken, daß Preußen einseitig riskieren wird, aus Wilhelmsburg ein Milliarden-Grab zu machen. Die notwendige Erweiterung des größten deutschen Seehafens würde das nicht sein; denn vorläufig ist immer noch Hamburg das Zentrum des Ueberseeverkehrs der Elbmündung. Sollte es aber wirklich zu einer solchen einseitigen preußischen „Erschließung" kommen, dann hätte natürlich ein weiteres Verhandeln über die Groß-Hamburg-Frage keinen Zweck mehr, und man könnte sich die Zeit und Mühe ersparen".

In Wilhelmsburg selbst rief der Gesetzentwurf offenbar zunächst ungeteilte Freude hervor: „Man sieht", — schrieb die „Wilhelmsburger Zeitung"[2]) — „daß die Entwicklung Wilhelmsburgs einen kräftigen Schritt vorwärts gehen soll, daß endlich die alten Pläne der Aufschließung des Westens unserer Insel durch Rethe und Reiherstieg ihrer Verwirklichung entgegenzugehen scheinen, und daß für den Osten neue Pläne greifbare Form annehmen. . . . Für uns Wilhelmsburger ist es erfreulich, daß wir nach so vielen Worten endlich einmal Taten sehen sollen, daß die Pläne verwirklicht werden, die zur Entwicklung Wilhelmsburgs notwendig sind und dessen Ausführung uns seit fast 20 Jahren versprochen wurde".

Gar bald entdeckte man indessen bei näherem Zusehen und nüchterner Betrachtung, daß den Projekten erhebliche Mängel anhafteten und begann sie infolgedessen als recht zweifelhaftes Ostergeschenk zu betrachten. Wirkte schon die Tatsache verstimmend, daß die gesamten Pläne in Harburg ohne Hinzuziehung von Wilhelmsburg bearbeitet worden waren, so konnte man sich auch nicht des Eindrucks erwehren, daß die Projekte in erster Linie auf die Interessen Harburgs hin zugeschnitten waren.

Auf einer am 5. April 1923 stattgefundenen Gemeinderatssitzung wurde der Unzufriedenheit Wilhelmsburgs in einer einstimmig gefaßten Entschließung[3]) deutlich Ausdruck gegeben. In ihr heißt es[3]): Als vor Jahresfrist das Preußische Staatsministerium und der 19. Ausschuß des Preußischen Landtags die Insel Wilhelmsburg bereisten, wurde dem Aufschluß der Gemeinde Wilhelmsburg weitgehendste Förderung durch den preußischen Staat zugesagt. Nur durch die Presse haben wir erfahren, daß den gesetzgebenden Körperschaften des Staates eine Vorlage des Staatsministeriums zugegangen ist, durch welche Staatsmittel für den Aufschluß

[1]) Laut Abdruck in der Wilhelmsburger Zeitung, Nr. 72 vom 26. März 1923.
[2]) Wilhelmsburger Zeitung Nr. 72 vom 26. März 1923.
[3]) Siehe Gemeindeprotokoll über die betreffende Sitzung.

Wilhelmsburgs angefordert werden, eine Vorlage durch welche man jahrzehntelange Versprechungen des preußischen Staates scheinbar zu erfüllen begann. Zwar wurden in Berlin Vertretern des Gemeinderates und Gemeindevorstandes Aufschlußpläne gezeigt, ihnen aber gleichzeitig strengstes Schweigen auferlegt. Der Gemeinderat ist daher nach wie vor in völligster Unkenntnis der Vorhaben. Um so befremdlicher muß es berühren, wenn jetzt das staatliche Wasserbauamt in Harburg der Presse die genauen Aufschlußpläne mitteilt und dadurch der Oeffentlichkeit zugänglich macht. Noch größer ist unser Befremden, wenn wir aus diesen Plänen ersehen, daß von den 48 Milliarden der Vorlage der Gemeinde Wilhelmsburg nichts Nennenswertes zugute kommt.

Der Verpflichtung des Staates, den ganzen Reiherstieg als brauchbare Schiffahrtstraße auszugestalten und den Ernst August-Kanal den heutigen Bedürfnissen entsprechend auszubauen, wird man in keiner Weise gerecht. Dafür plant man lediglich zum Aufschluß der fiskalischen Ländereien auf der nicht zu Wilhelmsburg gehörigen Hohen Schaar und Kattwyk und am südlichen Teil des Reiherstiegs umfangreiche Ausbauarbeiten, von denen die Gemeinde Wilhelmsburg keinen nennenswerten Vorteil hat; im Gegenteil, es wird sogar bewußt Wilhelmsburger Gebiet durch einen sogenannten Chikanestreifen von den Kanalbauten getrennt. Als Ersatz für den seit mehr als 20 Jahren versprochenen Ausbau des Ernst August-Kanals, durch welchen bereits mit großen Industrien besiedeltes oder zur Besiedlung reifes Gelände aufgeschlossen werden sollte, tritt ein Projekt in die Erscheinung, ein quer durch den völlig unaufgeschlossenen östlichen Teil der Insel führender Kanal, dessen Ausführungsmöglichkeit den größten Optimisten auch in fernster Zukunft noch fraglich erscheinen kann.

Wir fordern, daß das Schweigegebot für unsere Vertreter aufgehoben, daß durch Vertreter der Staatsregierung in Sitzungen des Gemeinderats die bereits mehrfach verlangte maßgebende Auskunft über die Pläne der Staatsregierung gegeben, und daß den Gemeindevertretern Gelegenheit geboten wird, Kritik an der Vorlage zu üben und Gegenvorschläge zu machen. Wir haben am 19. Oktober v. Js. beschlossen, die Staatsregierung um Verleihung der Stadtrechte und Ausscheiden aus dem Kreisverbande Harburg zu bitten. Die Entscheidung auf unsere Anträge ist zurückgestellt bis zu dem Zeitpunkte, wo die Verhandlungen mit Hamburg zu einem gewissen Abschluß gelangt seien. Dieser entscheidende Augenblick ist unseres Erachtens herangekommen. Wir bitten daher nunmehr den Landtag und die Staatsregierung unseren Anträgen stattzugeben.

Dabei wollen wir nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß bereits im vergangenen Jahre Vertreter des Staatsministeriums eine Vereinigung von Harburg und Wilhelmsburg angestrebt haben. Unseres Erachtens verfolgen auch die vorliegenden Aufschlußpläne gleiche Ziele".

„Auf das Bestimmteste erklären wir nun, daß wir eine Vereinigung mit der Stadt Harburg unter allen Umständen ablehnen und solchen

Plänen in vollster Oeffentlichkeit entgegentreten werden. Jedem Kenner der Verhältnisse, der die Angelegenheit nicht vom Interessentenstandpunkt der Stadt Harburg aus betrachtet, muß eine Vereinigung zweier so wesensverschiedener und räumlich weit getrennter Gemeinwesen von vornherein als eine Unmöglichkeit erscheinen.

Im übrigen wird durch derartige Pläne und Absichten der Wunsch der meisten Einwohner auf Vereinigung mit Hamburg nur bestärkt und gefördert. Man schließe Wilhelmsburg sachgemäß auf, gebe der Gemeinde Stadtrechte und darf sicher sein, daß dann ein gesundes lebensfähiges wertvolles Gemeinwesen entsteht, was Preußen offenbar auch anstrebt".

Wenige Tage nach der letzterwähnten Gemeinderatssitzung, am 7. April, hielt Südekum auf Einladung der Handelskammer zu Harburg vor Vertretern von Handel und Industrie Harburgs, und einer Reihe geladener Ehrengäste, wie dem Oberpräsidenten von Hannover, dem Regierungspräsidenten von Lüneburg, dem Eisenbahnpräsidenten der Direktion Altona, u. a. mehr, einen Vortrag über die Groß-Hamburg-Frage, bei welcher Gelegenheit er sich auch über den preußischen Gesetzentwurf verbreitete[1]). U. a. wies er darauf hin, daß Hamburg über kurz oder lang bei der kommenden Sanierung der preußischen Vorortgemeinden einem größeren Altona, einem größeren Wandsbek und im Süden einem größeren Harburg gegenüberstehen werde. Von einer Eingemeindung Wilhelmsburgs in Harburg zu reden sei grundfalsch, sondern es sei eine kommunalrechtliche Vereinigung zu erstreben. Nur vereinigt könnten beide Gemeinden die wirtschaftspolitischen Voraussetzungen für eine gesunde Entwicklung schaffen. Eine Erweiterung Harburgs sei nur nach der Kattwyk zu möglich. Die preußische Regierung würde sich bei der Bearbeitung der ganzen Angelegenheit durch starre lokale Wünsche nicht irre machen lassen.

Wird man, fragen wir, die Wilhelmsburger Einwendungen, wie sie uns aus der obigen Entschließung bekannt sind, den letzteren, auf sie gemünzten Vorwurf machen dürfen, sie seien starre lokale Wünsche? Ganz sicherlich nicht; denn nach unseren früheren Ausführungen liegt es klar auf der Hand, daß die preußischen Aufschließungspläne den natürlichen Verhältnissen auf der Elbinsel bis zu gewissem Grade Zwang antun. Der Schwerpunkt der Entwicklung soll mit einem Male, gleich als wollte man das Versäumte nachholen, nach dem Süden verlegt und der industriell am dichtesten besiedelte Teil gar garnicht ausgebaut werden, mit einem Wort, man will Wilhelmsburg von Hamburg los, möglichst an Harburg ketten.

In einem beachtenswerten Artikel in der „Wilhelmsburger Zeitung" wird aus den unseren ähnlichen Gedankengängen heraus gesagt und damit zweifellos die Wilhelmsburger Ansicht zu den Aufschließungsprojekten

[1]) Vgl. Wilhelmsburger Zeitung Nr. 81 vom 7. April 1923.

dargetan, u. a. dahin[1]): „Wenn Preußen nun den Hamburger Randgemeinden wirklich nutzbringend helfen will, so wäre der natürliche Weg, daß man in allererster Linie den Städteteil südlich der Norderelbe so ausbildet, wie es die großzügigen Nachbaranlagen in Hamburg erfordern, d. h., daß man der hier angesiedelten Industrie den Hamburgischen ebenbürtige Wasserzugänge unterhält und für weitere Siedlungen neue schafft. Wenn darüber hinaus noch ein weiteres getan werden soll, so könnte man für Harburg einen gleichen Städteteil und damit weiteres Entwicklungsland nördlich der Süderelbe in den ersten Anfängen schaffen. Dem Vorhandenen müßte aber logischerweise der Vorrang eingeräumt werden. Das ist in den preußischen Aufschlußplänen nicht der Fall. Es wird begonnen mit dem Aufschluß der Hohen Schaar durch Reiherstieg- und Rethe-Ausbau, der, wie hier schon mehrfach bewiesen ist, und was auch aus dem Vortrag des Herrn Dr. Südekum hervorging, Harburg Nutzen bringen soll. Außerdem will man im Osten von Wilhelmsburg einen großen Nord-Süd-Kanal bauen, der die Verbindung von Industrie-Ansiedlungen auf Neuland mit den Hamburger Umschlaghäfen bilden soll. Man verlegt also den Schwerpunkt der Neuanlagen nach Süden und tut damit der natürlichen Entwicklung einen Zwang an".

Der einmütige Protest des Wilhelmsburger Gemeinderats verblieb nicht unverhallt. Um ihrem Versprechen gemäß die Wünsche der Einwohner zu hören, unternahmen Vertreter der preußischen Regierung unter Führung des Ministers für Handel und Gewerbe am 20. und 21. April eine Besichtigungsreise nach Harburg und Wilhelmsburg und boten den Vertretern beider Kommunen Gelegenheit zur Aussprache über die Projekte[2]). Während Harburg naturgemäß den preußischen Plänen beistimmte und eine Vereinigung mit Wilhelmsburg empfahl, sprachen sich sämtliche Vertreter Wilhelmsburgs auf einer gesondert stattfindenden Verhandlung im Wilhelmsburger Rathaus gegen den Anschluß an Harburg aus. Gegen die Projekte selbst nahm besonders der Wilhelmsburger Gemeindebaurat Dietz scharf Stellung, der besonders betonte, daß an dem Ausbau des ganzen Reiherstiegs, sowie des Ernst August-Kanals im Interesse der Gemeinde unter allen Umständen festzuhalten sei. Hauptaufgabe sei, sofort baureifes Industriegelände zu schaffen.

Als Ergebnis der Verhandlungen sprang für Wilhelmsburg lediglich eine dreifache Zusage heraus, erstens dahin, die Wilhelmsburger Vorschläge wohlwollend zu prüfen, zweitens Vertreter der Gemeinde zu künftigen Beratungen heranzuziehen und endlich drittens eine Erklärung des Handelsministers, daß eine zwangsweise Vereinigung mit Harburg nicht zu brauchen sei.

---

[1]) Wilhelmsburger Zeitung Nr. 82 vom 9. April 1923.

[2]) Vgl. auch für das Folgende: Wilhelmsburger Zeitung Nr. 93 vom 21. April und Nr. 94 vom 23. April 1923.

Verfolgen wir nunmehr das weitere Schicksal des Gesetzentwurfes! Zunächst wurde er dem preußischen Staatsrat zur Begutachtung zugeleitet und hier wieder einem Ausschuß überantwortet, der nach längeren Beratungen dem Staatsrat den nachfolgenden Antrag unterbreitete[1]): „Der Preußische Staatsrat wolle beschließen:

1. Der Staatsrat begrüßt grundsätzlich die Absicht des Staatsministeriums, an die industrielle Erschließung der Insel Wilhelmsburg der Seeschiffahrt und der Binnenschiffahrt heranzutreten.

Die Vorlage zerfällt in zwei Teile:

1. Den Ausbau von Reiherstieg und Rethe.
2. Den Bau eines Kanals durch den östlichen Teil der Insel.

Gegen den ersten Teil der Vorlage sind Einwendungen nicht zu erheben. Gegen den zweiten Teil der Vorlage sind folgende Einwendungen zu erheben:

Gegenüber der dem Staate zugemuteten hohen finanziellen Belastung erscheint diese Frage noch nicht genügend geklärt. Die Behauptung Wilhelmsburgs, daß die Verbesserung der Wasserwege auf dem Ernst August-Kanal und dem nördlichen, nach der Vorlage noch nicht auszubauenden Teil des Reiherstiegs näher liege und vorweg, mindestens gleichzeitig geschehen müsse, kann nicht ohne weiteres als unbegründet zurückgewiesen werden, daß gerade an dem projektierten Kanal ein dringendes auf andere Weise nicht zu befriedigendes Bedürfnis zur Ansiedlung von Binnenschiffahrtsindustrie vorliege, erscheint als noch nicht genügend nachgewiesen".

Dieser Antrag wurde vom preußischen Staatsrat in einer Sitzung am 16. Mai 1923 im Anschluß an eine eingehende Begründungsrede des Grafen Rantzau-Rastorf angenommen[2]). Aus der genannten Rede greifen wir nur einige wenige besonders interessante Punkte heraus. U. a. ist darin gesagt[2]): „Das Staatsministerium und die Mehrheit des Ausschusses haben sich auf den Standpunkt gestellt, daß das Staatsministerium mit seiner Vorlage wohl zunächst und in erster Linie wirtschaftliche Zwecke verfolgt, daß die Vorlage wohl aber auch als ein Auftakt der Verhandlungen mit Hamburg in der Groß-Hamburg-Frage aufzufassen sei.... Im Ausschuß wurde von einer Seite betont, daß die ganze Vorlage eben mit Rücksicht auf die Groß-Hamburg-Frage abgelehnt werden müsse. Ein Mitglied stellte sich auf den Standpunkt, den der Reichsausschuß zur Neugliederung der Ländergrenzen genommen hat, daß Wilhelmsburg überhaupt von Preußen abgetreten werden und an Hamburg übergehen müsse, weil Hamburg dieses Land für seine nördlich angrenzenden und am Nordrande der Insel befindlichen Häfen und Schiffahrtsanlagen brauche. Die

[1]) Preußischer Staatsrat, Sitzungsberichte 1923, 16. Sitzung am 16. Mai 1923, Sp. 343. (Drucksache Nr. 196.)

[2]) Preußischer Staatsrat, Sitzungsberichte 1923. 16. Sitzung am 16. Mai 1923. Sp. 343 ff.

Mehrheit des Ausschusses schloß sich dieser Ansicht nicht an; sie stellte sich auf den Standpunkt, daß Preußen Wilhelmsburg habe und behalten müsse, allerdings mit der Pflicht, dieses für Hafenanlagen und Kanäle unvergleichlich günstige Gelände seinerseits auszubauen, und zwar tunlichst bald, selbstverständlich im Einvernehmen mit Hamburg".

Besonders hingewiesen ist dann weiter auf die Bedeutung der Inangriffnahme der Aufschließung für die Steuerung der großen Arbeitslosigkeit namentlich in Wilhelmsburg selbst, und endlich ist hervorgehoben, daß, wenn die Sache durchgeführt ist, der Staat weder im Osten noch im Westen alles in eigene Regie nehmen will, sondern daß dann die Anlieger und Privatkapital beteiligt und Hafengesellschaften gebildet werden sollen. Die übrigen noch angeführten Gesichtspunkte in der Rede Rantzau-Rastorfs finden sich in dem zitierten Antrag wieder.

Vom preußischen Staatsrat nahm die Vorlage ihren Weg zur gesetzgebenden Körperschaft, dem preußischen Landtag, der sie in der ersten Lesung am 9. Juni 1923 ohne Aussprache dem 19. Ausschuß für Veränderung des Staatsgebietes zur Bearbeitung überwies[1]). Aus den Einzelheiten der Ausschußberatung seien nur einige Punkte hervorgehoben[2]). Von Vertretern der Regierung wurde erklärt, daß die Vertiefung des nördlichen Reiherstiegs erst nach Einigung mit dem Reich über den Wiederübergang dieser Wasserstraße in preußischen Besitz erfolgen könne, sie dann sofort erfolgen würde. Beim Ausbau des Ernst-August-Kanals handele es sich um schwere Bedenken, weil damit die Neuanlage von teuren und der Industrie unerwünschten Schleusen verbunden sei. Die Regierung habe daher den jetzigen Plan vorgezogen, was auch Wilhelmsburg anerkannt habe. Beim Ausbau werde man wahrscheinlich im Norden beginnen und nach Osten zu fortschreitend aufschließen.

Für den gleichzeitigen Bau spreche die Frage der Erdbewegung. Der Bodenaushub der Rethe und des Reiherstiegs gehe gleich zu den Stellen der Aufhöhung im Norden und Osten Wilhelmsburgs.

Ein sozialdemokratischer Vertreter aus Harburg hielt die Annahme der Regierung für irrig, daß sich Wilhelmsburg von Westen nach Osten entwickle, sondern die Entwicklung gehe von Norden nach Süden, um sich dann nach Osten zu drehen. Deshalb seien die Wünsche Wilhelmsburgs gerechtfertigt.

Ein Vertreter der Deutschen Volkspartei wünschte Auskunft über einen Generalsiedlungsplan für Wilhelmsburg, den das Wohlfahrtsministerium ausgearbeitet habe, worauf das Wohlfahrtsministerium mitteilen ließ, daß vorgesehen sei, daß der Ortskern von Wilhelmsburg zu einem geschlossenen Stadtgebilde weiter ausgebaut werden solle, und daß weiter die einzelnen Siedlungsnester der Insel ausgebaut werden sollten,

[1]) Sitzungsberichte des Preußischen Landtags, 1. Wahlperiode, 1. Tagung. 250. Sitzung am 9. Juni 1923. Sp. 17861.

[2]) Vgl. Wilhelmsburger Zeitung Nr. 154 vom 5. Juli 1923.

sodaß sich das Wohngelände möglichst weit erstrecken werde. So werde man auch die Arbeiter auf Wilhelmsburg selbst unterbringen.

Endlich spielte noch die Frage der Verleihung der Stadtrechte an Wilhelmsburg in den Ausschußverhandlungen eine größere Rolle, ein Punkt, über den am wenigsten Einigkeit vorhanden war, wollte man doch sowohl auf Seiten der Regierung, wie auf der verschiedener Parteivertreter nur ungern von den Zusammenschlußplänen bezüglich Harburgs und Wilhelmsburgs lassen. Gegen die Verleihung der Stadtrechte als solche wurden nur vonseiten der Regierung aus den uns bekannten Gründen Bedenken erhoben, während die Vertreter der Parteien — die eben genannten Groß-Harburg-Freunde natürlich nur für den Fall, daß aus den Zusammenschlußplänen nichts würde, — für sofortige Verleihung eintraten.

Auf Grund dieser Ausschußverhandlungen trat das Abgeordnetenhaus am 3. Juli 1923 selbst in die Beratung der Vorlage ein[1]), nachdem vom Ausschuß lediglich ein Antrag auf eine der inzwischen eingetretenen Geldentwertung entsprechende Erhöhung der im Gesetzentwurf vorgesehenen 48 Milliarden auf 100 Milliarden Papiermark eingebracht worden war, wie auf eine kleine Abänderung des Wortlautes des Entwurfes dahin, für die Worte „quer durch den Ostteil der Insel" jetzt die Worte „im Ostteil der Insel" zu setzen[1])[2]). In dieser neuen Fassung wurde der Gesetzentwurf nach kurzen Parteierklärungen am 3. Juli in zweiter und dritter Lesung angenommen und wurde am 24. September 1923 Gesetz[3]). Den Bedenken des preußischen Staatsrates hinsichtlich des Ausbaues des Ostteiles der Elbinsel wurde also nicht stattgegeben, ebensowenig, wie den Wünschen der Gemeinde Wilhelmsburg hinsichtlich des Ausbaues des Ernst August-Kanals. Von den Vertretern sämtlicher Parteien wurde aber die Forderung erhoben, der Gemeinde nunmehr, nachdem die Vereinigung mit Harburg gescheitert sei, unverzüglich Stadtrechte zu verleihen[1]).

Im übrigen seien nur die nachfolgenden Schlußworte in der Aussprache seitens des Berichterstatters Dr. Schwering (Zentr.), hervorgehoben[4]): „Diese Vorlage, der auch meine politischen Freunde zustimmen, wird zweifellos für den preußischen Staat und überhaupt für das gesamte Deutschland vom größten Vorteil sein, allerdings nur dann, wenn rasche Arbeit geleistet wird, und wenn nicht länger damit gezögert wird, die Arbeiten im weitesten Maße da in Angriff zu nehmen, wo es erforderlich

---

[1]) Vgl. Sitzungsberichte des Preußischen Landtags, 1. Wahlperiode, 1. Tagung, 13. Band. 262. Sitzung am 3. Juli 1923, Sp. 18886 ff.

[2]) Siehe Sammlung der Drucksachen des Preußischen Landtags, 1. Wahlperiode, 1. Tagung, 11. Band. Drucksache Nr. 6166, Sp. 6764 ff.

[3]) Gesetz für die Bewilligung von Staatsmitteln zur Erschließung der Elbinsel Wilhelmsburg, vom 24. September 1923. (Preußische Gesetzsammlung, Jahrgang 1923, Nr. 59, S. 452 ff.)

[4]) Sp. 18894 ff.

ist. Darüber müssen wir uns klar sein, daß wir hier ein Unternehmen beginnen, das nicht in wenigen Jahren vollendet sein wird, sondern das vielleicht jahrzehntelang des weiteren Ausbaues und der weiteren Arbeit bedarf, daß also der Preußische Staat hier finanzielle Lasten auf sich nimmt, die vielleicht ungeheuer groß sein werden; denn niemand kann wissen, was sich aus den jetzt in Angriff genommenen Arbeiten für die Zukunft ergeben wird; es ist möglich, daß wir später vielleicht vor finanzielle Fragen gestellt werden, die von weit größerem Umfange sind, als wir es jetzt übersehen können. Trotzdem stimme ich namens meiner politischen Freunde dieser Vorlage nach jeder Richtung hin ohne Bedenken zu, weil wir uns sagen, daß es sich hier um eine werbende Anlage handelt, bei der, mögen die Dinge gehen wie sie wollen, unter keinen Umständen ein Mißerfolg für den Staat zu erwarten ist. Deshalb haben wir den Wunsch — das hebe ich noch einmal mit aller Schärfe hervor —, daß rasche und gründliche Arbeit geleistet wird, um so schnell als möglich einen Fehler zu beseitigen, den man in früheren Jahrzehnten durch mangelnden Unternehmungsgeist hier gemacht hat. (Bravo!)"

---

17. Kapitel.

Schlußbetrachtungen.

Fragen wir uns, wie hat sich die industrielle Erschließung der Elbinsel seit dem Gesetz vom 3. Juli 1923, wie das Schicksal Wilhelmsburgs als politischer Gemeinde weiter gestaltet! Trotz der während sämtlicher Verhandlungen von allen Seiten betonten Dringlichkeit einer sofortigen Inangriffnahme der vorgesehenen Aufschließungsarbeiten schon in Rücksicht auf die große Erwerbslosigkeit in Wilhelmsburg selbst geschah lange Zeit nichts, was zunächst sicherlich auf die damals bald ungeahnte Formen annehmende Geldentwertung, wie die in Verbindung damit stehende gespannte innerpolitische Lage Deutschlands, die im August 1923 zu schweren von Hamburg auch auf Wilhelmsburg übergreifenden Unruhen führte[1]), zurückzuführen sein wird. Aber auch nach der Schaffung stabiler Währungsverhältnisse durch die Einführung der Rentenmark unternahm Preußen keinerlei Schritte hinsichtlich der Aufschließung, was immerhin aus der seitdem, also seit Oktober 1923 eingetretenen großen Geldknappheit zu erklären sein mag. Desungeachtet ergriff indessen die Gemeinde als solche im März 1924 die Initiative zu einer weiteren Aufschließung der Elbinsel im Kleinen, völlig unabhängig von den weitreichenden preußischen Plänen[2]). Es handelt sich um den Bau des unlängst projektierten

[1]) Vgl. Wilhelmsburger Adreßbuch 1925, S. 39.

[2]) Vgl. auch für das Folgende: Protokoll über die Gemeinderatssitzung vom 21. März 1924.

sogenannten Aßmann-Kanals, der, in gleicher Richtung gehend wie der Jaffeekanal und ebenfalls an den Ernst August-Kanal anschließend, in dem Ausmaße wie etwa der Jaffeekanal nunmehr in Angriff genommen werden sollte, wie um die industrielle Herrichtung der um den Kanal gelegenen Ländereien, auf denen sich bereits das der Gemeinde gehörige Gaswerk befindet, das durch den Ausbau also unmittelbaren Wasseranschluß erhält, was für die Einfuhr und den Absatz von dessen verschiedenen Produkten natürlich von Vorteil ist.

In einer Sitzung des Gemeinderats vom 21. März 1924 wurde einstimmig ein Beschluß dahin gefaßt, zur Ermöglichung der Erschließung des Geländes am künftigen Aßmannkanal das gesamte der Wilhelmsburger Terraingesellschaft gehörige Gelände in Größe von rund 32 Hektar unter den zwischen der Gesellschaft und der Gemeindeverwaltung vereinbarten Bedingungen, d. h. u. a. für einen Kaufpreis von 1 Million Goldmark zu erwerben. Die Tilgung der Kaufsumme erfolgt laut Vereinbarung nach Deckung der Kosten für sämtliche Aufschlußarbeiten aus Terrainverkäufen, auch aus den Verkäufen des der Gemeinde bereits gehörigen nördlich anschließenden Geländes.

Des weiteren gab der Gemeinderat einstimmig seine Zustimmung, an dem Aufschluß des Geländes beim Aßmannkanal ein der Firma F. Harriefeld, A.-G., nahestehendes Konsortium zu beteiligen, das den sofortigen Ausbau des Kanals, den Bau einer Brücke, Schüttung eines Bahndammes für die Industriebahn, Pflasterarbeiten usw., deren Kosten auf 200 000 ℳ berechnet wurden, übernimmt. Dieses Konsortium erhält für je 8 Goldmark Ausbaukosten einen Quadratmeter Gelände an der Westseite des Kanals, also rund 2,5 Hektar. Des weiteren erhält es eine Option auf ein bestimmtes Gelände von gut 15 Hektar Größe.

„Man hat den Eindruck", — schrieb die „Wilhelmsburger Zeitung" u. a. zu diesen Plänen[1]) — „daß die Gemeinde bewußt auf eine eigene selbständige Aufschließung Wilhelmsburgs losarbeitet, nachdem die staatliche Unterstützung vollständig ausgeblieben ist. Der Ernst August-Kanal erhält hierdurch eine Bedeutung, die allerdings die frühere hannoversche Regierung bei Anlegung dieses Kanals schon vorausgesehen hat. Es kann sich nur um eine Frage der Zeit handeln, daß auch der Staat sich seiner Pflicht erinnert, und dem Ernst August-Kanal eine entsprechende Breite und Tiefe und eine entsprechende Schleuse gibt. Das ist das wenigste, was von Seiten der Gemeinde erwartet werden muß".

Die Frage des Ausbaues des Ernst August-Kanals nahm in der Tat schon bald hernach festere Gestalt an, denn noch im selben Jahre knüpfte die Gemeinde in dieser Frage erfolgreiche Verhandlungen mit der preußischen Regierung an. Sie führten zum Abschluß eines für Wilhelmsburg günstigen Vertrages, dem der Gemeinderat in einer Sitzung vom

[1]) Vgl. Wilhelmsburger Zeitung Nr. 70 vom 22. März 1924.

19. Januar 1925 seine geschlossene Zustimmung gab[1]). Wie aus dem preußischen Haushaltsplan für das Rechnungsjahr 1925, der den Ausbau des Kanals bereits vorsieht, zu ersehen ist[2]), handelt es sich um die Ausführung eines Projekts, dessen Gesamtkosten auf 1,5 Millionen Mark veranschlagt sind, „wovon der Staat, der den Kanal mit der Schleuse zu unterhalten und zu erneuern hat, 400 000 R.-M. als verlorenen Zuschuß gibt". Als erster Teilbetrag sind 300 000 Mark vorgesehen. „Die übrigen Baukosten kommen durch Verwertung des Geländes wieder ein; die Bewilligung gilt unter der Voraussetzung, daß die Gemeinde Wilhelmsburg sich verpflichtet, die bei Verwertung des neu erschlossenen Geländes einkommenden Beiträge sofort an den Staat abzuführen und die durch den verlorenen Zuschuß des Staates nicht gedeckten Baukosten vom 6. Jahre nach der Inbetriebnahme an nach den bei Kommunaldarlehen üblichen Sätzen zu verzinsen und zu tilgen. Während der auf drei Jahre bemessenen Bauzeit einkommende Beiträge sollen im Rahmen des Gesamtzuschlages unmittelbar für den Bau verwendet werden".

Wie die „Wilhelmsburger Zeitung" schreibt[3]), sieht der vorliegende Plan für den Kanal, der bisher nur für Fahrzeuge bis zu 35 Tonnen befahrbar war, eine Breite vor, die Schiffen bis zu 800 Tonnen glatten Verkehr ermöglicht. Hinzu kommt ein entsprechender Neubau der Schleusenanlagen. „Die Verbreiterung des Ernst August-Kanals dürfte aber erst dann erfolgen" — heißt es dann wörtlich —, wenn die Rentabilität durch industrielle Anlagen, die sich ohne Zweifel an dieser günstigen Wasserstraße in absehbarer Zeit ansiedeln werden, gewährleistet wird". Die Mindestbauzeit beträgt zwei Jahre.

Ueber die große Bedeutung der Ausführung des Projektes bedarf es nach unseren früheren Ausführungen wohl kaum noch eines Wortes, würde mit ihr doch ein Wunsch der Industriegemeinde in Erfüllung gehen, der, fast so alt wie sie selbst, immer und immer wieder von ihr in den Vordergrund gestellt worden ist. Durch den Kanal kann ein etwa 120 Hektar großes Industriegelände erschlossen werden[4]).

Im Sommer 1924 unternahm nunmehr auch der preußische Staat den ersten Schritt in der Ausführung seiner Aufschließungspläne durch eine Inangriffnahme des Ausbaues der Hohen Schaar-Bahn, d. h. die Herstellung eines Gleisanschlusses von dem domänen-fiskalischen Gutsbezirk Kattwyk—Hohe Schaar über die Reiherstieg-Sperrschleuse zu den Geleisen der Staatsbahn. Nachdem inzwischen die Schüttung eines Bahndammes von der Sperrschleuse bis zum Staatsbahngelände fertiggestellt worden ist,

---

[1]) Siehe Protokoll der Gemeinderatssitzung am 19. Januar 1925.

[2]) Vgl. Haushaltsplan des Preußischen Staates nebst Anlagen für das Rechnungsjahr 1925. Anlagen Nr. 15, S. 30 und 31, Tit. 25.

[3]) Vgl. Wilhelmsburger Zeitung Nr. 14 vom 17. Januar 1925.

[4]) Vgl. Haushaltsplan des Preußischen Staates nebst Anlagen für das Rechnungsjahr 1925, Nr. 15, S. 31.

eines Dammes, dessen Bau in Wilhelmsburg sehr viel Unwillen erregt hat, weil er den südlichen Zipfel der Elbinsel gewissermaßen von dem wirtschaftlichen Zentrum abschneidet, der damit, wie vermeint wird, Harburg in die Arme geworfen wird, ist zu Beginn des Jahres 1925 mit der Ausführung von dessen Fortsetzung auf Kattwyk—Hohe Schaar wie der Aufhöhung von Teilen jenes Geländes begonnen worden. Die Beschaffung der hierfür notwendigen Bodenmassen erfolgt durch Aushub des Reiherstiegs an der Abzweigung der Rethe.

Etwa gleichzeitig mit dem Bau der Hohen Schaar-Bahn wurde eine Aufhöhung des fiskalischen Schluisgrover Außenlandes in Angriff genommen und inzwischen fertiggestellt, wodurch zirka 12 Hektar baureifen Industriegeländes geschaffen worden sind.

Endlich ist von besonderer Wichtigkeit, daß in allerjüngster Zeit von Preußen nun auch der Ausbau der Rethe in Angriff genommen worden ist. Die Ausbaggerungsarbeiten sind gegenwärtig bereits lebhaft im Gange, sodaß über kurz oder lang auch dieser, seit nunmehr etwa zwei Jahrzehnten von der Gemeinde gehegte Kardinalwunsch seiner Erfüllung entgegensehen, der Reiherstieg mit der offenen See seetief verbunden sein wird. Daß sich damit auch die Notwendigkeit einer Vertiefung des Reiherstiegs selbst aufdrängt, diese kaum lange auf sich warten lassen wird, liegt in der Natur der Sache.

Ueberall begegnen wir also heute im Westen der Elbinsel lebhaften Ansätzen zu neuem wirtschaftlichen Aufblühen, tun sich jedenfalls bisher kaum dagewesene Entwicklungsmöglichkeiten auf, sodaß sich die Zukunftsentwicklung Wilhelmsburgs in durchaus rosigem Lichte darstellt. Noch allerdings schlummert infolge großer Kapitalknappheit fast allerorts die private Unternehmungslust, stockt zumal jegliche Gründertätigkeit, nach deren Wiedererwachen die Industrie vermutlich erst erneut ihren Einzug auf der Elbinsel halten wird.

Nun zur Weiterentwicklung der das politische Schicksal und die kommunale Struktur der Gemeinde betreffenden Fragen seit dem preußischen Gesetz! Nachdem die Groß-Hamburg-Stimmung abgekühlt, es um die Bewegung selbst erheblich still geworden und nunmehr auch die Groß-Harburg-Gefahr, denn als solche pflegte sie in Wilhelmsburg doch aufgefaßt zu werden, offenbar beschworen war, legte die Gemeinde alles auf eine möglichst baldige Verleihung der Stadtrechte an, nicht zuletzt auch wohl deswegen, um etwaigen zukünftigen Angriffen auf ihre Selbständigkeit einen endgültigen Riegel vorzuschieben, sowie auf ein Ausscheiden aus dem Landkreise Harburg. In letzterem Punkte, der bereits seit längerer Zeit im Kreise wie in der Gemeinde zur Debatte gestanden hatte, ergaben sich besondere Schwierigkeiten daraus, daß man mit dem Ausscheiden Wilhelmsburgs aus dem Kreise die Lebensfähigkeit des Restkreises gefährdet sah, würde diesem doch damit rund die Hälfte seiner Einwohner, — am

1. Oktober 1913 wohnten von den 66 078 Einwohnern des Kreises[1]) 33 014 in Wilhelmsburg —, und zumal seine kräftigsten Steuerzahler verloren gehen, hat man doch Wilhelmsburg geradezu sprichwörtlich als die „milchende Kuh" des Kreises bezeichnet. Auf der Elbinsel wurde die Zugehörigkeit zum Kreise infolgedessen als eine Last empfunden, die man abzuschütteln suchte.

Im Laufe des Jahres 1924 trat die Gemeinde betreffs der Frage des Ausscheidens aus dem Kreise in Verhandlungen mit diesem, die sich als fruchtbringend erwiesen, hatte sich doch inzwischen allgemein die Ansicht durchgerungen, daß die Lebensfähigkeit des Restkreises trotzdem gewahrt blieb. Es kam zur Ausarbeitung eines Auseinandersetzungsvertragsentwurfes[2]) des hauptsächlichsten Inhalts, (§ 6), daß Wilhelmsburg aus dem Kreise ausscheidet und dafür an diesen eine Abfindungssumme von einer Million Goldmark zu zahlen hat, zahlbar in Raten von jährlich mindestens 70 000 G.-M., erstmalig am 31. März 1926. Die Schuld, für die ein Zinssatz in Höhe des halben Reichsbankdiskonts, aber mindestens von 6 % festgesetzt ist, muß spätestens bis zum 1. April 1938 getilgt werden. Zur Ausarbeitung eines weiteren Vertrages[3]) kam es hinsichtlich der zum Kreise gehörigen Armen- und Krankenanstalt Huckfeld dahin gehend, daß diese zum 31. März 1925 gegen eine Entschädigung von 100 000 Mark, zahlbar bis spätestens zum 1. April 1930, in das alleinige Eigentum der Gemeinde Wilhelmsburg übergeht. Diesen Vertragsentwürfen wurde sowohl vom Gemeinderat in einer Sitzung am 28 November 1924 als auch in einer am 3. Januar 1925 stattgefundenen Kreistagssitzung zugestimmt, in letzterer allerdings mit der Einschränkung, daß Wilhelmsburg bis zum 1. April 1926 Stadt wird[4]).

Offenbar sehr geschickt benutzte die Gemeinde dieselbe Kreistagssitzung dazu, die nachfolgende Entschließung einzubringen, die, wie die „Wilhelmsburger Zeitung" schreibt[5]), obwohl sie erst teilweise Unwillen auf der Gegenseite erregte, nach Befürwortung durch den Wilhelmsburger Bürgermeister doch einstimmig angenommen wurde: „Bei dem Ausscheiden Wilhelmsburgs aus dem Landkreise bleiben eine Anzahl von Fragen ungelöst, deren Entscheidung für Wilhelmsburgs Entwicklung von ausschlaggebender Bedeutung sind.

Landrat und Kreistag sagen daher der Gemeinde Wilhelmsburg zu, daß sie ihren Einfluß zu Gunsten der Gemeinde Wilhelmsburg für folgende Forderungen einsetzen werden:

---

[1]) Bericht des Kreisausschusses des Kreises Harburg a. E. über die Verwaltung und den Stand der Kreiskommunal-Angelegenheiten für das Jahr 1913.

[2]) Vgl. Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 28. November 1924, Anlage I.

[3]) Vgl. ebenda, Anlage II.

[4]) Vgl. Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 19. Januar 1925. In dieser Sitzung stimmte der Gemeinderat den Beschlüssen des Kreistags einstimmig zu.

[5]) Wilhelmsburger Zeitung Nr. 3 vom 5. Januar 1925.

1. Der Gutsbezirk Kattwyk—Hohe Schaar darf im Falle des Ausscheidens aus dem Kreise nur an Wilhelmsburg angegliedert werden.

2. Wilhelmsburg darf zwangsweise kommunal nicht an Harburg angeschlossen werden.

3. Nach dem Vorbilde Altona-Wandsbek ist ein Polizeibezirk Harburg-Wilhelmsburg unter einer staatlichen Polizeibehörde zu schaffen.

4. Der unverzügliche Ausbau der Straße F[1]) auf Wilhelmsburg hat unter tatkräftiger finanzieller Unterstützung von Staat und Provinz zu erfolgen".

Bisher ist es zur Verleihung der Stadtrechte an Wilhelmsburg noch nicht gekommen und es läßt sich natürlich schwer sagen, wann und ob dies bis zum 1. April 1926 überhaupt geschieht. Ungewisses Dunkel schwebt ja noch über der Groß-Hamburg-Frage, wie über den preußischen Plänen an der Unterelbe, ist doch Preußen seit etwa einem halben Jahr mit neuen Plänen an die Oeffentlichkeit getreten, die auf die Schaffung eines Siedlungsverbandes Unterelbe hinauslaufen, eines Verbandes, dessen Aufgabe in der Lösung von Städtebau-, Siedlungs- und Verkehrsfragen in den Hamburg wie einen Gürtel umschließenden preußischen Gemeinden bestehen soll. Wir wollen darauf im Einzelnen nicht eingehen, ist doch bisher noch alles erst im Werden, sodaß sich ein abschließendes Bild noch nicht gewinnen läßt[2]). Offenbar beabsichtigt Preußen zur Linderung der Nöte seiner an Hamburg grenzenden Gemeinden deren Zusammenfassung zu nur einigen wenigen großen kommunalen Verbänden, wobei als Kristallisierungspunkte im Norden Altona und Wandsbek und im Süden, — man spricht von einem Siedlungsverband Süd —, Harburg in Frage kommen. Vorläufig ist nur die Frage einer Vergrößerung Altonas, die „Groß-Altona-Frage", besonders akut geworden, wegen welcher es bereits wiederholt zu Versammlungen wie Besprechungen zwischen den Vertretern der preußischen staatlichen und kommunalen Behörden gekommen ist.

Im allgemeinen ist Preußen, das bereits einen Gesetzentwurf für den Generalsiedlungsplan ausgearbeitet hat, mit diesen seinen neuen Plänen auf wenig Sympathien gestoßen. Vom Wilhelmsburger Gemeinderat z. B. wurde die Errichtung eines Siedlungsverbandes Unterelbe, insbesondere die eines Siedlungsverbandes Süd in einer Sitzung Ende Januar 1925 einstimmig abgelehnt[3]).

---

[1]) Die projektierte Straße F durchschneidet den westlichen Teil der Elbinsel von Norden nach Süden und läuft etwa in der Mitte zwischen der Harburger Chaussee und den Harburg-Hamburger Eisenbahngeleisen, beiden zeitweilig parallel.

[2]) Die nachfolgenden Ausführungen stützen sich auch lediglich auf Zeitungsnachrichten. Vgl. z. B. Wilhelmsburger Zeitung Nr. 7 vom 7 Januar, Nr. 10 vom 13. Januar und Nr. 11 vom 14. Januar 1925. — „Groß-Altona", Hannoverscher Kurier Nr. 544/45 vom 19. November 1924. — „Zwischen den Eingemeindungen", Hamburger Fremdenblatt Nr. 321 vom 18. November 1924.

[3]) Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 30. Januar 1925.

Von der hamburgischen und auch einem Teil der außerhamburgischen Presse sind die preußischen Pläne lebhaft bekämpft worden. Man faßte sie dahin auf, daß Preußen damit einen Kampfgürtel schaffen wolle, um Hamburg zum Aufgehen in den preußischen Staat gefügig zu machen. Demgegenüber seien die folgenden Worte genannt, mit denen Perner auf einer Sitzung der hamburgischen Bürgerschaft am 25. März 1925 diese Fragen berührt hat[1]): „Bezüglich der Lösungsversuche, die seitens der preußischen Nachbarbehörden unternommen wurden, haben wir vorläufig keinen Grund zur Beunruhigung. Ich glaube, es ist auch für Hamburg kein Nachteil, wenn es zukünftig nicht mit einem Dutzend von Nachbargemeinden zu verhandeln hat, sondern mit zwei oder drei großen Städten, die die Vororte in sich aufgenommen haben. Wenn diese größeren Gemeinden dann eine immer weitergehende wirtschaftliche Bedeutung gewinnen, dann werden sie schon aus ihrer inneren Not heraus gezwungen sein, sich mit Hamburg zu verständigen, und ich glaube, es wäre übel angebracht, hier Kleinmut zu zeigen und zu fürchten daß Hamburg durch diese preußischen Gemeinden erdrosselt werden könnte. Jedenfalls ist es durchaus angebracht, mit diesen preußischen Gemeinden in engerer Fühlung zu bleiben, und sie nicht entgelten zu lassen, was man vielleicht gegen Preußen im allgemeinen zum Ausdruck bringen möchte".

Zum Schluß unserer Ausführungen noch ein kurzes Wort zur Groß-Hamburg-Frage, um die es durch eine auf der letzterwähnten Sitzung der hamburgischen Bürgerschaft vom Bürgermeister Dr. Petersen gehaltene Rede plötzlich wieder lebendig geworden ist. Lassen wir zunächst Petersen selbst reden, dessen nachfolgende Ausführungen sich zum Teil auch auf die preußischen Siedlungsverbandspläne beziehen[2]):

„Wir haben uns gewöhnt, die wichtigen Zukunftsfragen, in deren Lösung wir die Voraussetzung für die Produktionsfähigkeit des Hamburger Hafens sehen, als die Groß-Hamburg-Frage zu bezeichnen. Diese Bezeichnung ist üblich geworden in einer Zeit, als wir noch des Glaubens waren, daß der Gedanke des deutschen Einheitsstaates wenigstens soweit verwirklicht würde, daß die Grenzen der Länder nicht Hindernisse sein dürfen für die Erfüllung der Forderungen der Wirtschaft. (Sehr wahr!) Meine Damen und Herren! Wir müssen heute gestehen, daß das ein Irrtum war. (Hört, hört!) Diejenigen preußischen Städte und Gemeinden, die früher von Hamburg verlangt haben, daß es die großen Zukunftsfragen des Gebiets der größten deutschen Hafenstadt nicht nur als Hafenproblem, sondern als städtebauliche Einheitsaufgabe betrachtet, haben die Unlösbarkeit der Groß-Hamburg-Frage in ihrem weiten von uns zunächst erstrebten Rahmen heute gleichfalls erkannt und ihre Konsequenzen aus der Erkenntnis gezogen. Das ist

[1]) Stenographische Berichte der Bürgerschaft zu Hamburg, 13. Sitzung vom 25. März 1925, S. 230.

[2]) Siehe: Stenographische Berichte, S. 227.

unzweifelhaft gerecht. Ich hoffe aber, daß gerade diese unsere Nachbargemeinden niemals verkennen werden, daß auch für sie das Zentrum der Kraft der hamburgische Hafen ist, und daß alle ihre Planungen nur dann sinnvoll sein können, wenn sie diesen Zusammenhang mit der hamburgischen Entwicklung nicht verlieren. (Sehr richtig!) Alle Bestrebungen, die hier eine Gegensätzlichkeit zu Hamburgs Entwicklung suchen, wären für diese Gemeinden vermutlich abträglicher, als sie auf die Dauer Hamburg sind. Es wäre ebenso unlogisch, einen Bebauungsplan zu entwerfen über das Gebiet eines konstruierten Groß-Hamburg und ihn zu verwirklichen versuchen ohne Rücksicht auf den Kern dieses Groß-Hamburg. Ein solcher Plan müßte zu Unsinnigkeiten führen, wenn er nicht mit Hamburg selbst aufgestellt würde. Wir haben das Vertrauen zu den führenden Männern unserer Nachbargemeinden, daß sie sich solchen Bestrebungen, falls sie vorhanden sind, widersetzen werden. Es ist uns Hamburgern durchaus bekannt, daß es in Preußen Kräfte gibt, die glauben, die Lösung des Problems dadurch herbeizuführen, daß Hamburg in Preußen aufgeht. Meine Damen und Herren! Diese Kreise verkennen Hamburg, verkennen seine Funktionen für Deutschland, die es nie als ein Teil eines Staates, wie Preußen, in gleichem Umfange erfüllen könnte. (Bravo!)

Was die Verhandlungen mit der preußischen Regierung anlangt, so sind sie ohne unser Verschulden zum Stillstand gekommen. Obgleich wir die Zusage des damaligen preußischen Ministerpräsidenten wiederholt hatten, daß die in Aussicht gestellten Verhandlungen weiter geführt werden, ist es bisher nicht dazu gekommen. Die Begründung dafür liegt vor allem in den innerpolitischen Verhältnissen Deutschlands und der von uns voll gewürdigten Lage Preußens durch den Ruhreinfall und die Besetzung.

Wir haben zwar gerade in der Groß-Hamburg-Frage Gegensätze zu Preußen; aber wir wären schlechte Deutsche und daher auch schlechte Hamburger, wenn wir jemals einen Schritt tun würden oder getan hätten, der nicht darauf Rücksicht nimmt, daß Preußen auch in der Zukunft der Kristallisierungspunkt der deutschen Einheit sein und bleiben wird und darum ungeschwächt erhalten werden muß. Alles, was wir von Preußen wünschen, nimmt darauf Rücksicht, und was wir von Preußen empfangen, das wollen wir nicht nur durch unsere direkten Leistungen an Preußen, sondern vielfach über das Reich zurückgeben. Preußen darf allerdings nicht verkennen, daß für uns die Notwendigkeit besteht, die Verhandlungen über die Groß-Hamburg-Frage im deutschen Interesse baldigst zum Abschluß zu bringen. Wir werden, sobald eine neue preußische Regierung gebildet. . . . Wir werden, sobald diese Frage in Preußen geregelt ist, diese Frage — gestützt auf Urteile von Autoritäten, die auch von Preußen anerkannt werden müssen — noch einmal vortragen. Bleiben diese Verhandlungen ergebnislos, dann müssen wir mit einem Plan an die Bürgerschaft herantreten, der zwar die hamburgischen Interessen einseitig wahrt, den wir aber nicht als die natürliche Lösung im deutschen Interesse

ansehen, weil er die bestehenden Gegensätzlichkeiten nicht beseitigt. (Hört, hört!)

Ehe wir uns dazu entschließen, meine Damen und Herren, wollen wir noch einen Versuch der Verständigung machen, der den Ausgleich zwischen hamburgischen und preußischen Interessen in einer neuen Form herbeizuführen geeignet ist. Die Zurückhaltung, die wir in der Oeffentlichkeit abseiten des Senats in den letzten 1½ Jahren geübt haben, geschah nicht ohne sehr sorgfältige Erwägungen. Wir halten unsere Sache für so gut, daß wir glauben, das Interesse der deutschen Oeffentlichkeit jederzeit für sie wecken zu können. Bei der von uns erstrebten Lösung aber handelt es sich um eine Angelegenheit preußischer Willensbildung, und wir sind aus Erfahrung überzeugt, daß hier nur eine gegenseitige Verständigung zwischen Preußen und Deutschland, die wir im deutschen Interesse sehnlichst wünschen, zum Ziele führen kann".

Allem Anscheine nach eilt also die Groß-Hamburg-Frage ihrem baldigen Abschluß entgegen. Ob es zu neuen regelrechten Verhandlungen zwischen Hamburg und Preußen kommen wird oder mit der Rede des hamburgischen Bürgermeisters lediglich das Schwanenlied auf die Groß-Hamburg-Frage gesungen worden ist, wie es das kommunistische Bürgerschaftsmitglied v. Borstel anschließend in einer Rede meinte[1]), wird erst die nächste Zukunft lehren. Soviel läßt sich jedenfalls mit ziemlicher Sicherheit sagen: Bleibt es bei der hamburgischen Parole: Kein Groß-Hamburg ohne Wilhelmsburg, was anzunehmen ist, so wird eine Einigung in der Groß-Hamburg-Frage zwischen Hamburg und Preußen nunmehr, nachdem Preußen die Aufschließung der Elbinsel tatkräftig in die Hand genommen hat, aller Voraussicht nach erst recht nicht zu erzielen sein.

Unsere Untersuchung dürfte hinsichtlich des Groß-Hamburg-Problems allenfalls gezeigt haben, daß von einem ernsthaften Hindernis der politischen Grenzen gegen Hamburg für die wirtschaftliche Entwicklung Wilhelmsburgs nicht die Rede sein kann. Hintenan gehalten worden ist diese durch andere Faktoren, vor allem dadurch, daß den Schiffen gleichsam die Flügel und Segel beschnitten waren. Eine völlig andere Frage ist es natürlich, ob die Elbinsel nicht vielleicht in den Händen Hamburgs besser aufgehoben gewesen wäre und es auch heute noch ist. Sie wird sich nicht einfach mit „ja" oder „nein" beantworten lassen.

[1]) Stenographische Berichte, S. 236.

Nachtrag[1]).

Wider Erwarten schnell hat sich in allerjüngster Zeit das Rad der Entwicklungsgeschichte der Elbinsel gedreht. Der langersehnte Wunsch der Gemeinde hat sich erfüllt: Wilhelmsburg ist am 1. September 1925 Stadt geworden und aus dem Landkreise Harburg ausgeschieden[2]).

Die Entwicklung der Elbinsel als Landgemeinde liegt damit abgeschlossen vor uns. Deshalb sollen auch unsere Ausführungen nunmehr noch nachträglich kurz bis an das Ende dieser Entwicklungsperiode fortgeführt werden, so daß sie unmittelbar in das sich zwar dunkel, aber zweifellos verheißungsvoll auftuende Kapitel der beginnenden Stadtgeschichte einmünden.

Seit Mai 1925 — bis dahin hatten wir das Schicksal der Elbinsel verfolgt — hat sich namentlich die Frage einer kommunalen Vereinigung Wilhelmsburgs mit Harburg erneut in den Vordergrund geschoben. Der Kampf zwischen beiden Gemeinden um die Hohe Schaar, dieses fraglos zukunftsreichste Industrie- und Hafengelände des gesamten Stromspaltungsgebietes, spitzt sich zu. Nachdem bereits zwischen den beiderseitigen Vertretern Besprechungen über die Frage der Zukunft der Hohen Schaar wie über die ungünstigen Steuerverhältnisse in Harburg und Wilhelmsburg vorangegangen waren, fanden Ende Juni Verhandlungen mit einem Kommissar des Innenministeriums unter Vorsitz des Regierungspräsidenten im Harburger Rathause statt[3]). Bezüglich der Hohen Schaar lag die Erklärung der preußischen Staatsregierung vor, daß weder Wilhelmsburg noch Harburg Aussicht habe, die Hohe Schaar für sich allein zu erhalten[3]). Von den Vertretern der Gemeinden wurde darauf hingewiesen, daß es unbillig sei, die Lasten, die durch die Erschließung der Hohen Schaar entständen, den Gemeinden aufzubürden, diesen dagegen die Vorteile aus der Erschließung vorzuenthalten, und daß es unmöglich sei, neue Industriegebiete zu schaffen, solange die steuerlichen Belastungen der Gemeinden so außerordentlich hoch seien[3]). Eine Stellungnahme zur Frage des Zusammenschlusses haben — wie die „Wilhelmsburger Zeitung" meldet[4]) — die Vertreter Wilhelmsburgs deshalb auch abgelehnt, solange nicht eine

---

[1]) Die nachfolgenden Ausführungen stützen sich lediglich auf Zeitungsnotizen.

[2]) Vgl. u. a.: Wilhelmsburger Zeitung Nr. 168 vom 22. Juli und Nr. 202 vom 31. August 1925.

[3]) Laut einer offiziellen Pressenotiz an die „Wilhelmsburger Zeitung" (Nr. 150 vom 1. Juli 1925).

[4]) Wilhelmsburger Zeitung Nr. 150 vom 1. Juli 1925.

Erklärung der Regierung darüber vorläge, ob und wie sie, abgesehen von dem Anschluß der Hohen Schaar, in finanzieller Beziehung eine Gesundung der beiden Gemeinden herbeiführen will. Zudem wurde seitens der Wilhelmsburger Vertreter darauf hingewiesen, daß bei einer etwaigen Vereinigung beider Gemeinden die industrielle Erschließung zunächst in Wilhelmsburg als dem gegebenen Industriegebiet durchzuführen, und daß mit Rücksicht auf die künftige Gestaltung des Gesamtgebietes die Verwaltung des neuen Gemeinwesens in Wilhelmsburg aufzubauen sei.

In der Folgezeit kam es zu einer lebhaften Erörterung des Zusammenschlußproblems in der Presse, besonders seitens Wilhelmsburger Einwohner im Sprechsaal der „Wilhelmsburger Zeitung" und im „Harburger Volksblatt"[1]). Bemerkenswerterweise begegnet man auch darin im Gegensatz zu früher im allgemeinen einer grundsätzlichen Bereitwilligkeit, die von Preußen so stark befürwortete Ehe mit Harburg einzugehen, allerdings auch nur unter der Voraussetzung, daß die Nachbarstadt den Wünschen Wilhelmsburgs nachkommt. Wilhelmsburg — so argumentiert man — sei der gebende Teil, Harburg der allein fordernde. Deshalb müsse die Elbinsel ihre starke wirtschaftliche Position ausnutzen. Ob sich bei dieser Sachlage eine Einigung wird erzielen lassen, Harburg soweit nachgeben wird, ist natürlich sehr ungewiß, um nicht zu sagen, unwahrscheinlich. Der Wilhelmsburger Gemeinderat hat sich denn auch in der letzten Gemeinderatssitzung am 31. August 1925 mit einer Mehrheit auf den Standpunkt gestellt, daß zur Zeit noch keine geeigneten Unterlagen für eine Verhandlung über den Zusammenschluß mit Harburg vorlägen[2]). Es besteht der Wunsch, zunächst die Stadt als solche auszubauen.

Daß Hamburg der geschilderten Entwicklung der Dinge mit wenig freundlichen Augen zugesehen hatte, die hamburgische Presse zum Angriff übergegangen war, ist an sich natürlich, bestand doch die Gefahr, daß einer Lösung der Groß-Hamburg-Frage im hamburgischen Sinne endgültig ein Riegel vorgeschoben wurde. Vielfach begegnet man hamburgischerseits der Auffassung, daß Preußen die Absicht hege, durch die Schaffung großer Konkurrenzhäfen auf der Hohen Schaar sowie der drei großen Siedlungsverbände die Hansestadt allmählich abzuschnüren und mürbe zu machen[3]). Inwieweit das zutrifft, steht vorläufig dahin.

---

[1]) Vgl. u. a.: Wilhelmsburger Zeitung Nr. 165 vom 18. Juli, Nr. 175 vom 30. Juli, Nr. 176 vom 31. Juli, Nr. 177 vom 1. August, Nr. 178 vom 3. August und Nr. 202 vom 31. August 1925. — „Volksblatt" für Harburg, Wilhelmsburg und Umgegend Nr. 184 vom 10. August, Nr. 185 vom 11. August, Nr. 187 vom 13. August, Nr. 188 vom 14. August, Nr. 190 vom 17. August, Nr. 191 vom 18. August 1925. (Wirtschafts- und Kommunalpolitische Probleme der Elbmündung") — Nr. 201 vom 29. August 1925.

[2]) Wilhelmsburger Zeitung Nr. 203 vom 1. September 1925.

[3]) Vgl. u. a.: Hamburger Anzeiger Nr. 168 vom 22. Juli 1925. — Hamburger Correspondent Nr. 382 vom 18. August 1925. — Paul Singer, Darf es einen Groß-Hamburg-Konflikt geben? (Vossische Zeitung Nr. 203 vom 25. August 1925.)

Einen wohl zweifellos klugen Schachzug tat der hamburgische Staat, indem er etwa Anfang Juli die Aktien der zum Stinneskonzern gehörigen Aktiengesellschaft für Erwerb und Verwertung von Industrie- und Hafengelände auf Neuhof, worauf auch Preußen reflektierte, erwarb, setzte er sich damit doch in den Besitz eines 500 000 qm großen baureifen Hafengeländes, das direkt an die Zollgrenze und die von Preußen seetief ausgebaggerte Rethe grenzt[1]).

Von Wichtigkeit ist endlich, daß der preußische Ministerpräsident Braun im September dieses Jahres im Hauptausschuß des preußischen Landtages erklärt hat, daß die Groß-Hamburg-Verhandlungen im Herbst, also in allernächster Zeit wieder aufgenommen würden, und „daß Preußen bereit sei, soweit das Interesse Hamburgs als deutscher Welthafen es erfordere, gegen entsprechende Kompensationen preußisches Gebiet herzugeben. Forderungen aber, die über das hinausgehen, was zur Sicherung Hamburgs als Welthafen nötig sei, könnten nicht bewilligt werden"[2]). Es erübrigt sich, den Sinn dieser Worte zu interpretieren. Allenfalls läßt sich aus ihnen herauslesen, daß bei den kommenden Verhandlungen mit nicht minder großen Widerständen und Schwierigkeiten zu rechnen ist als bei den vorangegangenen. Anzunehmen ist allerdings, daß diesmal über das Schicksal der jungen Stadt endgültig entschieden wird.

[1]) Vgl. Wilhelmsburger Zeitung Nr. 158 vom 10. Juli 1925. — Vossische Zeitung Nr. 203 vom 25. August 1925. — „Volksblatt" für Harburg, Wilhelmsburg und Umgegend Nr. 174 vom 29. Juli 1925.

[2]) Hamburger Fremdenblatt Nr. 249 vom 8. September 1925.